

LA RIVALITÉ
COMMERCIALE ET MARITIME
ENTRE
SÉVILLE ET CADIX
JUSQU'A LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE

THÈSE COMPLÉMENTAIRE
PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DES LETTRES DE PARIS
PAR

Albert GIRARD

Ancien Elève de l'Ecole Normale Supérieure
Ancien Membre de l'Ecole des Hautes Etudes Hispaniques
Professeur agrégé d'Histoire à l'Ecole Turgot

PARIS
E. DE BOCCARD, Editeur
Anciennes Maisons Thorin et Fontemoing
1, Rue de Médicis

1932

**La Rivalité commerciale et maritime
entre Séville et Cadix
jusqu'à la fin du XVIII^e siècle**



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LA RIVALITÉ
COMMERCIALE ET MARITIME
ENTRE
SÉVILLE ET CADIX
JUSQU'A LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE

THÈSE COMPLÉMENTAIRE
PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DES LETTRES DE PARIS
PAR

Albert GIRARD

Ancien Elève de l'Ecole Normale Supérieure
Ancien Membre de l'Ecole des Hautes Etudes Hispaniques
Professeur agrégé d'Histoire à l'Ecole Turgot

PARIS
E. DE BOCCARD, Editeur
Anciennes Maisons Thorin et Fontemoing
1, Rue de Médicis

1932



A M. ÉMILE BOURGEOIS

MEMBRE DE L'INSTITUT

INTRODUCTION

La découverte de l'Amérique par les Espagnols, et l'exploitation par leurs soins des terres nouvelles a opéré une révolution maritime et commerciale profonde qui a eu pour résultat de transférer de la Méditerranée dans l'Océan le centre de gravité du trafic de mer et de faire passer en particulier par les ports espagnols l'une des grandes voies d'échanges internationales. L'esprit d'exclusivisme qui a prévalu du ^{xvi}^e au ^{xviii}^e siècle a accentué encore ce résultat, car les Espagnols tendaient à se réserver jalousement toute la navigation d'Europe en Amérique, si bien que les autres nations n'avaient en principe d'autre moyen de communiquer avec le Nouveau Monde que celui que leur offrait l'intermédiaire castillan. Les produits américains, et en particulier les métaux précieux, arrivaient en Espagne à bord des vaisseaux espagnols, et ils se répartissaient de là dans le reste du monde sur les vaisseaux étrangers. D'autre part les produits étrangers, dont la nécessité se faisait sentir en Amérique, étaient concentrés d'abord dans les ports espagnols. Bien que ces principes fussent violés par un nombre de plus en plus grand de contrebandiers, qui, au cours de ces trois siècles, établirent et développèrent une navigation directe entre les pays étrangers et l'Amérique espagnole,

la plus grande partie du trafic passait cependant par l'Espagne et les ports espagnols en bénéficiaient.

Ce n'était pas n'importe quels ports. L'esprit de réglementation qui régnait alors ne laissait pas aux particuliers le soin de déterminer le point de départ et les modalités de leur navigation. Il y avait un port qui avait le monopole du commerce avec l'Amérique et les navires en partaient et y rentraient en convois, escortés par des navires de guerre, en principe tous les ans. Ces convois partaient vers les deux têtes de ligne américaines où aboutissait le trafic intérieur, Porto-Bello pour le continent Sud, la Vera-Cruz pour le Mexique¹. Ce qu'on appelait la *Carrera de Indias*, c'est-à-dire l'organisation administrative et maritime qui assumait le soin des transports entre le plus vaste des empires coloniaux et le reste du monde, constituait donc une étroite canalisation pour un courant de trafic prodigieusement riche, et il n'est pas étonnant que le débouché européen de cette voie ait été l'objet des compétitions les plus âpres et les plus tenaces.

La lutte s'est circonscrite de bonne heure entre deux ports, Séville et Cadix, sur la côte d'Andalousie, ports très différents l'un de l'autre, difficiles même à comparer, susceptibles de rendre l'un et l'autre des services divers, et pour cette raison presque impossibles à départager. Tous les arguments ont été mis en œuvre au

1. Ces deux têtes de ligne ne conservèrent pas le monopole des communications avec l'Europe. Un certain nombre de ports américains voyaient venir des vaisseaux isolés, les *vaisseaux de registre*, qui passaient l'Océan avec les Flottes, mais s'en détachaient une fois arrivés dans les eaux américaines. La liste des lieux de destination des vaisseaux de registre varia dans la suite des temps. A la fin du xvi^e siècle c'était Hispaniola, Puerto-Rico, La Havane, la Jamaïque, le Honduras, le Yucatan, l'île de la Margarita, le rio de la Hacha, Santa Marta; au xvii^e siècle Puerto-Rico, Tabago, La Havane, Saint-Domingue, Caracas, Maracaybo, Campêche, le Honduras, Buenos-Ayres.

cours de cette rivalité, arguments techniques, fiscaux, commerciaux, militaires, raisons avouées et inavouées. Des intérêts personnels se sont en effet masqués, comme toujours, derrière l'intérêt public. Finalement Cadix l'a emporté pour des raisons diverses, à la fois techniques et économiques. Ce long duel est intéressant à retracer, car il nous permet de plonger dans la vie économique de l'Espagne un regard qui sera pour nous riche d'enseignements. Cette monographie conduit à des perspectives non négligeables sur l'histoire générale.

BIBLIOGRAPHIE

Les documents utilisés pour cette étude se trouvent surtout aux Archives municipales de Séville, à l'Archivo histórico nacional de Madrid et aux Archives du ministère des Affaires étrangères de Paris. Accessoirement on a utilisé les Archives de Simancas, l'Archivo de Indias à Séville, les Archives municipales de Cadix et les Archives nationales de Paris.

Archives municipales de Séville.

Le fonds le plus important est constitué par les papiers de la *Procura mayor de Sevilla*. Le Procurador mayor avait la charge de diriger la municipalité ou Ayuntamiento et il avait des pouvoirs particuliers pour prendre les résolutions dans les cas urgents. Il était le chef de tous les fonctionnaires municipaux. « Il est, dit un auteur, la voix par laquelle parle la ville et par laquelle on parle à la ville. » La plupart des papiers du fonds proviennent d'un legs fait à la ville en 1786 par le comte de Mejorada qui fut procurador mayor pendant quarante ans à partir de 1737. Ils comprennent une série de *Dictámenes* ou avis du Procurador, des textes législatifs imprimés (*reales ordenes*, provisions royales, décrets), des décisions de la municipalité (*acuerdos capitulares*), des rapports rédigés par le Procurador, des notes et documents annexes, enfin des mémoires relatifs à des procès. C'est surtout cette dernière catégorie de documents qui nous a servi. Nous avons utilisé les tomes I^{er}, II (nos 2, 19, 20, 23, 24, 26), III (n° 5). On y trouve surtout des mémoires récapitulatifs et des recueils d'avis et de rapports.

Le fonds de la *Sección especial (Siglo XVIII)* comprend surtout des suppliques et des pièces de procès. On y trouve

notamment tout le dossier de la dispute entre le fermier de la douane et les consuls étrangers de Séville, qui est une mine de renseignements. On a utilisé surtout les tomes XIV (n° 2) et XXIX (n°s 14, 16, 17).

Le fonds de l'*Escribania de Cabildo* est constitué par les papiers qui étaient entre les mains de l'Escribano ou greffier du corps de ville. Il nous a fourni quelques textes législatifs, des suppliques adressées à la ville ou par la ville.

D'une manière générale les archives municipales de Séville nous ont été utiles par les pièces annexes des dossiers qu'elles contiennent, et qui sont généralement des documents récapitulatifs.

Archivo histórico nacional de Madrid.

Le nombre des documents utilisés pour notre étude et appartenant à ce fonds est peu considérable, mais ils sont assez importants. On les trouve dans le fonds Estado, liasse 2933. Ils consistent en un mémoire de Séville daté de 1722, un résumé de la discussion entre Séville et Cadix exposé en 1722 au Roi D. Luis I^{er}, et un mémoire d'un Sévillan en réponse à Cadix. Il faut ajouter la liasse Estado 5042 qui contient un mémoire en français très postérieur (1782) relatif aux droits de douane. Une autre liasse (*Consejos Suprimidos, Libro de registro de resoluciones de S. M.* (1683-1708), leg. 3096 E, contient des textes législatifs.

Archives du Ministère des Affaires étrangères de Paris.

Les documents intéressants sont le plus souvent des mémoires renseignant les autorités françaises sur les conditions du commerce d'Andalousie. Voir notamment le fonds Mémoires et documents Espagne, 82, fol. 4-89 (une copie existe au n° 81, fol. 82); 153 fol. 75 et fol. 242; France et divers Etats 494 fol. 122.

Dans le fonds consulaire on a utilisé la correspondance du consul français de Cadix (tomes I^{er}, fol. 240, II fol. 371, III fol. 252), et un mémoire de 1723 sur le commerce de la nation française en Espagne (carton, n° 8).

Enfin on a utilisé la lettre de Villars du 5 septembre 1680 au fonds correspondance politique, Espagne, 64 fol. 450.

En dehors de ces trois sources manuscrites essentielles, les Archives municipales de Cadix ont fourni quelques détails provenant d'un mémoire adressé à la Reine en 1667, ou des délibérations du cabildo de la ville. L'Archiyo de Indias de Séville et celui de Simancas (*Superintendencia de Hacienda* n° 1130) ainsi que les Archives nationales de Paris (série B⁷) ont fourni quelques documents complémentaires.

Sources imprimées.

Les sources imprimées sont peu nombreuses. Nous citerons seulement :

Antunez y Acevedo, *Memórias historicas sobre la legislacion y gobierno de los Españoles con sus colonias en las Indias occidentales*, Madrid, 1797. Ouvrage très consciencieux fait d'après des sources imprimées du xvi^e siècle et des documents législatifs.

Veitia Linage, *Norte de la Contratación de las Indias occidentales*, Séville, 1672, in-fol. — Ouvrage capital. Veitia avait été trésorier de la Casa de Contratacion et a travaillé d'après les archives de cette institution.

Navarrete, *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, 1828-1837, 5 vol. — Les indications qu'on en a tirées sont moins importantes.

Signalons enfin comme source secondaire et sujette à contrôle l'ouvrage du Fr. Jerónimo de la Concepción, *Emporio del orbe, Cadiz ilustrada, investigacion de sus antiguas grandezas*, Amsterdam, 1690, 1 vol. in-8°.

Ouvrages de seconde main.

ALTAMIRA Y CREVEA, *Historia general de España y de la civilización española*, Barcelona, 1911, 4 vol. in-12°.

ARTINANO y de GALDACANO, *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*, Barcelona, 1917, in-4°.

- ARTINANO y de GALDACANO, *La Arquitectura naval española*, Madrid, 1920, in-fol.
- A. DE CASTRO, *Historia de Cádiz*, Cadix, 1858, 1 vol. in-4°.
- A. DE CASTRO, *Vida del Almirante D. Andrés de Pez*, Cadix, 1879.
- FERNANDEZ DURO, *Armada española*, Madrid 1895-1903, 9 vol. in-8°.
- FERNANDEZ DURO, *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1876-1881, 6 vol. in-8°.
- GUILLAMAS Y GALIANO, *Historia de Sanlúcar de Barrameda*, Madrid, 1858, 1 vol. in-8°.
- HARING, *Trade and navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs* (Harvard economics Studies, vol. IX), Cambridge, 1918, 1 vol. in-8°.
- Instructions nautiques. Océan Atlantique Est, Côtes Nord et Ouest de l'Espagne, côte de Portugal*, Suppl. n° 1, Paris, 1914, 1 vol., in-8°.
- La Nao Santa Maria*, *Memoria de la Comisión arqueológica ejecutiva*, Madrid, 1892, 1 vol. in-4° (publié à l'occasion de la reconstitution du navire de Colomb en 1892).
- PIERNAS HURTADO, *La Casa de la Contratación de las Indias* (dans la *Lectura*, année 1907).
-

ABRÉVIATIONS

Séville A. M.....	Archives municipales de Séville.
Madrid A. H. N....	Archivo histórico nacional de Madrid.
Paris A. E.....	Archives du ministère des Affaires étrangères de Paris.
Cadix A. N.	Archives municipales de Cadix.
A. I.....	Archivo de Indias,
Simancas.....	Archives de Simancas.
Paris A. N.	Archives nationales de Paris.

Les ouvrages imprimés sont désignés par le nom de leur auteur suivi de l'indication du tome et de la page, ou du chapitre, les ouvrages anonymes par les premiers mots du titre

CHAPITRE PREMIER

LES ORIGINES DU MONOPOLE DE SÉVILLE

Pourquoi est-ce la côte de l'Andalousie, plutôt que celle de la Galice ou du Pays basque, qui, parmi les côtes océaniques de l'Espagne, a vu partir les conquistadores et fixé les commerçants trafiquant avec l'Amérique ? Les Biscayens avaient à la fin du ^{xv}^e siècle une tradition maritime illustre et ancienne ; les ports de Galice bénéficiaient de la position la plus avancée vers l'ouest. Les ports méditerranéens eux-mêmes pouvaient concourir : Malaga n'est pas si loin de l'Atlantique et elle disputait à Séville le commerce de l'Andalousie, et Barcelone était une des grandes métropoles commerciales et maritimes de l'Europe.

Mais il faut penser, en ce qui concerne les voyages de découverte, qu'au moment du voyage de Colomb, la côte de l'Andalousie, voisine de l'Algarve portugaise était un centre très vivant d'études scientifiques et un rendez-vous de gens de mer. En effet depuis l'infant Dom Henri le Navigateur, qui avait donné l'impulsion aux expéditions des Portugais, les esprits étaient tournés vers le Sud-Ouest. De plus la proximité de la zone des alizés, qui devaient tant faciliter le voyage de Colomb, était une indication en faveur de la côte andalouse. Et plus tard, quand Colomb fut revenu, ses autres expé-

ditions et celles de ses successeurs demeurèrent dans le sillage de la première expérience². Il faut songer aussi que l'expédition de Colomb se faisait pour la plus grande part aux frais de la reine Isabelle : c'était donc une entreprise d'Etat, et le royaume castillan avait son principal établissement maritime sur la côte de l'Andalousie.

Plus tard quand le commerce des particuliers se développa, les ports méditerranéens, même Malaga, parurent trop loin pour trafiquer avec l'Amérique. De plus, dans la seconde moitié du xvi^e siècle, le danger barbaresque vint inquiéter leur navigation. Quant à ceux de Biscaye et de Galice, ils étaient trop exposés aux attaques des corsaires français qui, à partir de 1520, surveillèrent les côtes de la Péninsule.

Il y eut cependant une tentative pour faire profiter du commerce américain les principaux ports espagnols, c'est la cédula de janvier 1529 par laquelle Charles-Quint permit aux vaisseaux de faire voile directement pour les Indes en partant des ports suivants : La Corogne et Bayona en Galice, Avilés dans les Asturies, Laredo dans la Montaña, Bilbao et Saint-Sébastien dans le Pays basque, Carthagène dans la province de Murcie, Malaga dans celle de Grenade, et Cadix en Andalousie. Les marchandises devaient être enregistrées devant le juge royal du lieu, un regidor et un écrivain municipal. Les retours devaient s'effectuer à Séville³. Mais cette mesure ne semble guère avoir été appliquée.

2. Colomb en 1492 partit de Palos, à l'embouchure du Rio Tinto; en 1493 de Cadix, en 1498 de Sanlucar, en 1502 de Cadix. En 1502, Nicolas de Ovando appareilla à Sanlucar.

3. Antunez, p. 10, d'après le recueil de Encina, *Provisiones cédulas, capítulos de ordenanzas, instrucciones y cartas... tocantes al buen gobierno de las Indias y administración de la justicia en ellas. Sacado todo ello de los libros del dicho Consejo por su mandado, etc.*, Madrid, 1596, 4 vol. Les détails qui suivent sont empruntés au livre d'Antunez.

En effet Herrera et Veitia Linage n'en parlent point, non plus que les cédules de 1530 et de 1535 qui accordaient à Cadix une certaine participation au monopole de Séville. Aucune cédule postérieure ne s'y réfère pour la confirmer ou l'annuler. Certains faits sont en contradiction avec elle : ainsi en 1543 on établit un droit de sortie sur les marchandises destinées à l'Amérique; or Bilbao et Saint-Sébastien appartenant à des provinces exemptes, on n'aurait pas toléré à partir de cette date qu'elles fissent des envois vers le Nouveau Monde. En 1667 Malaga exhuma la cédule de 1529 pour revendiquer le droit d'envoyer des navires en Amérique; elle fit valoir qu'en 1553 elle avait obtenu du Roi une *ejecutoria*, c'est-à-dire une lettre confirmant la cédule, à propos de quelquesennuis suscités contre elle à ce propos par Séville. Malaga se serait donc servi de ce droit au moins jusqu'en 1553; dans la suite les circonstances économiques l'avaient conduite à le laisser tomber en désuétude, mais elle prétendait le faire revivre en 1667. La Casa de Contratacion, consultée, répondit que la permission de 1529 avait été révoquée, mais elle ne précise pas la date; quant à l'*ejecutoria* de 1553, on n'en trouva pas la trace.

Le 1^{er} décembre 1573 une cédule fut adressée à l'Audience de Galice pour révoquer la permission d'envoyer directement des vaisseaux aux Indes et pour ordonner aux navires de n'y aller qu'avec la Flotte qui partait de Séville. Le 21 décembre 1573, le Roi étant informé que beaucoup de navires avaient été aux Indes et étaient venu faire leurs retours au Portugal au lieu de Séville, défendit par une cédule de partir de Galice, des Asturies et de Biscaye, sinon après avoir été visité à Séville et à condition de voyager de conserve avec la Flotte.

Il résulte de ces faits que la permission ne fut sans doute

guère utilisée, à cause des raisons géographiques ou historiques énoncées plus haut, qu'elle fut oubliée et qu'on ne songea à la révoquer que beaucoup plus tard quand, toute la législation ayant évolué dans un sens opposé, quelques particuliers eurent l'idée de s'en prévaloir. La révocation n'eut pas lieu pour Malaga, qui en avait joui sans doute de façon fort intermittente jusqu'en 1553, parce qu'en 1573 elle ne le prétendait plus. La tentative libérale de Charles-Quint ne fut donc qu'un geste sans conséquence.

Il y a enfin une dernière raison qui contribua, avec les causes géographiques, à rejeter le commerce avec l'Amérique vers la côte andalouse, c'est l'esprit avec lequel dès le début on a conçu son organisation.

Il ne faut pas oublier, et c'est une chose que Haring a très heureusement mise en lumière⁴, que le premier voyage de Colomb fut une entreprise d'Etat. dont les frais ont été pour la plupart supportés par la Reine de Castille, et dont tout le profit, devait revenir à la Couronne, sauf un dixième réservé au découvreur. Colomb n'avait contribué que pour un huitième aux frais et devait pour ce fait toucher encore un huitième des retours. Pour le second voyage des conditions analogues furent stipulées. Dans les instructions royales de mai 1493, il était ordonné qu'aucun particulier n'avait le droit de charger des marchandises sur la flotte, que toutes les personnes et les marchandises embarquées devaient être enregistrées devant un agent des finances royales. Un contrôle sévère devait être fait à l'arrivée aux Indes. Toutes les marchandises devaient être déposées là-bas dans une maison de la douane, et toutes les transac-

4. Haring, chap. I.

tions devaient s'effectuer devant un trésorier, un contrôleur et un représentant de l'amiral ou leurs délégués. C'était donc un véritable monopole de la Royauté⁵.

Sans doute en 1495 la Reine y mit-elle fin, en permettant à tous ses sujets d'aller en Amérique et d'y trafiquer. Mais c'est qu'elle pensait tirer de cette mesure plus de profit que du monopole, et elle ne se retirait pas pour cela du commerce. On devait réserver à la Couronne le dixième du tonnage disponible sans payer de fret, et le dixième du retour; pour l'or il devait être propriété royale pour les deux tiers, un tiers restant au mineur. En tout cas, tout ce qu'on embarquait devait être enregistré⁶. Ces mesures supposaient un contrôle très étroit au départ et à l'arrivée, et il ne fit que s'étendre et se perfectionner : obligation d'avoir une licence royale pour aller en Amérique (1501), création de droits de sortie au départ d'Europe (1543)⁷. Mais pareille surveillance n'était possible que si l'on concentrait tout le commerce dans un port privilégié. La tentative de décentralisation de Charles-Quint en 1529 ne fut donc qu'une mesure isolée, en contradiction avec une tradition déjà puissante, et nous avons vu qu'elle n'eut pas d'effet.

Enfin l'habitude de faire voyager les vaisseaux à destination de l'Amérique en flottes escortées par des navires de guerre contribua à cette concentration du commerce.

La mer n'avait jamais été sûre au moyen-âge, mais la découverte de l'Amérique et la réputation de richesse du nouveau continent eurent pour résultat d'attirer sur la

5. Navarette, t. II, p. 7 et 66.

6. Navarette, t. II, p. 165.

7. Navarette, t. II, p. 257; Antunez, p. 208.

route de l'Atlantique une grande quantité de corsaires et de pirates. La rivalité qui s'éveilla au début du xvi^e siècle entre l'Espagne et la France favorisa également la course. Colomb avait déjà rencontré des corsaires français. Ils hantaient le chemin entre l'Espagne et les Canaries et même les eaux américaines. En 1521, après l'ouverture de la guerre avec la France, il fallut une escadre pour patrouiller autour du cap Saint-Vincent. En 1522 une flotte de onze vaisseaux dut être escortée jusqu'aux Canaries, et l'on établit une escadre permanente pour faire la police de la route des Indes entre l'Espagne et les Açores. Ce fut la *Armada de la Carrera de Indias* dont la fonction consista à croiser entre la côte d'Espagne et les archipels des Canaries et des Açores et au besoin à escorter les vaisseaux marchands. Elle ne semble pas avoir été permanente, mais on en trouve la trace en 1528, en 1533, en 1535, en 1536. Sa dépense était assurée par une contribution du commerce le droit d'*Haberia*. Outre cette protection, une autre précaution avait été prise depuis 1526, celle d'obliger tous les navires marchands à naviguer en groupes et armés suivant certaines règles. Mais en 1537 on finit par adopter un système plus sûr : une escadre partit pour les Indes afin d'escorter le trésor sur toute la longueur de la route du retour. C'est que le danger français en cette année de guerre s'était accentué en Europe et en Amérique. Une autre escadre fut envoyée pour le même objet en 1542, et au mois d'août 1543, sur la demande des commerçants, il fut ordonné que les vaisseaux ne pourraient partir qu'une fois par an en flottes escortées par des navires de guerre. Ce système peut être considéré comme établi à partir de 1550 et il devait durer presque sans

interruption et avec des modifications de détail seulement jusqu'à la fin du XVIII^e siècle⁸.

Ainsi donc tout concourait à concentrer le commerce américain sur la côte atlantique de l'Andalousie entre la frontière portugaise et le détroit de Gibraltar. Or on n'y trouve pas beaucoup de points qui soient favorables à un grand établissement maritime et commercial. L'embouchure du Rio Tinto qui, pour des raisons fortuites, avait eu la gloire d'abriter la première expédition, fut éliminée tout de suite, étant trop excentrique. Seules la baie de Cadix et l'embouchure du Guadalquivir pouvaient entrer en compétition.

La baie de Cadix est vaste, isolée de la haute mer par une île très rapprochée de la terre ferme, l'île de Léon, qu'on a pu même rattacher au continent par un pont, le Puente de Suazo. L'île s'amincit vers le Nord jusqu'à ne former à un certain endroit qu'une mince langue de sable où les eaux de l'Océan et celles de la baie ne laissent qu'un étroit passage, puis elle s'élargit en un plateau rocheux, plus élevé vers la haute mer et où s'est établie la ville de Cadix. C'est une position tout à fait analogue à celle de Gibraltar, un poste de guet facile à défendre qui surveille la côte. La baie que l'île de Léon isole de la haute mer est vaste et profonde. Une pointe de l'île, le Puntal, venant à la rencontre d'une pointe du continent détermine dans le fond un bassin presque fermé où les vaisseaux sont à l'abri du vent et de l'ennemi. En deçà du Puntal ou, comme on disait, des *Puntales*, à la hauteur de la ville même de Cadix, la baie est plus ouverte vers le Nord et moins sûre. Le port proprement dit, abrité par le plateau rocheux est bon, mais il est

8. Haring, p. 68 et suiv.; Artiñano, *Historia*, p. 78. C'est la cédula du 16 juillet 1561 qui acheva l'organisation des flottes.

petit, et pratiquement la baie avec ses possibilités d'ancre presque illimitées en remplit l'office. Telle que l'a faite la nature, Cadix offre une entrée facile, un abri suffisant contre les vents, des fonds appropriés à tous les tonnages, des possibilités de défense contre l'ennemi, mais pas beaucoup de place pour un établissement commercial, et des communications assez difficiles avec l'arrière-pays.

Sa rivale Séville est une ville de l'intérieur, capitale et marché d'un pays riche, et qui n'est un port que grâce au Guadalquivir et à la marée. Le fleuve qui la relie à la côte permet encore aujourd'hui aux navires de mer de remonter jusqu'à Séville, mais il fait de nombreux méandres, son chenal a une tendance à s'ensabler et n'est praticable qu'à force d'aménagements et d'entretien. La position de Séville est comparable à celle de Londres, de Hambourg, d'Anvers, de Rouen, de Nantes et de Bordeaux : c'est celle d'une ville commerçante située à la limite de la navigation maritime sur un grand fleuve qui sert de voie de pénétration vers l'intérieur, et à l'endroit où il est encore franchissable par un pont. C'est dire que les possibilités commerciales sont indéfinies, car la place et les facilités d'écoulement vers l'intérieur abondent. La sécurité vis-à-vis de l'ennemi est absolue, vis-à-vis des risques de mer aussi, mais l'accès en est difficile, les fonds limités et il a fallu de bonne heure se préoccuper d'un avant-port.

Tandis que Londres, Hambourg et Anvers, plus favorisés par la nature, ont pu s'en passer, Séville située à une centaine de kilomètres dans les terres, sur un fleuve moins puissant et dont l'estuaire est moins vaste, a vu ce problème se poser de très bonne heure. La petite ville de Sanlucar au fond de l'estuaire a paru propre à remplir

cet office. Elle est située sur la rive gauche, aupied d'une petite éminence qui permet l'établissement d'un château, et en amont d'une barre rocheuse qui traverse le fleuve et rend l'accès de son port assez délicat : elle est donc dans une position assez forte contre une attaque venant de la mer. Le fleuve à cet endroit est large et profond; un peu en amont se trouve encore un assez vaste mouillage, celui de Bonanza. En aval de la barre un autre mouillage assez profond, mais plus exposé aux vents et à l'ennemi, est constitué par les *Pozos de Chipiona*⁹. La position de Sanlucar et de ses annexes fournissait donc à Séville l'avant-port nécessaire pour y abriter les navires de fort tonnage et y opérer leur déchargement. De là les marchandises pouvaient être acheminées en sûreté vers la métropole commerciale de l'Andalousie, où résidaient les maisons de commerce et où se traitaient les affaires.

Les deux centres portuaires de Cadix et de Séville-Sanlucar ne sont pas très éloignés l'un de l'autre. Il est donc fatal qu'ils se spécialisent ou qu'ils se combattent. Ils commencèrent par se spécialiser et il fallut le puissant courant de convoitises que fit naître la découverte de l'Amérique pour éveiller entre ces ports si différents une rivalité acharnée.

Jusqu'à la fin du moyen-âge Cadix resta avant tout une position militaire, une place forte entourée de mer, ou comme on disait un *presidio cerrado*. C'était là que la Royauté abritait sa marine de guerre. Séville au contraire centralisait tout le commerce maritime. Si les expéditions de découverte de Colomb et de ses successeurs ne sont pas parties de Séville, c'est qu'elles n'avaient rien

9. Voir au chapitre V une description plus détaillée de l'estuaire.

de commercial. C'étaient des entreprises officielles faites aux frais de la Reine Catholique, et c'est pourquoi, dès le second voyage, on employa Cadix. Même quand elle permit à tous ses sujets de trafiquer en Amérique, par la provision royale du 10 avril 1495, elle prescrivit que « tous les navires partent de la ville de Cadix et de nulle part ailleurs ». Dans ce port militaire, isolé, aussi peu ouvert au commerce que possible, le contrôle de la Royauté paraissait plus facile. Mais dès que s'accrut le caractère commercial de la navigation des Indes, dès que la part des particuliers l'emporta sur celle de la Couronne, on vit s'affirmer la prépondérance de Séville et du Guadalquivir.

On ne sait pas exactement en quelle année a commencé le commerce des particuliers avec l'Amérique. Il est probable que ce fut d'assez bonne heure, car une cédula de 1497 ordonne que les marchandises envoyées aux Indes soient exemptes de droits¹⁰. Cela ne se comprendrait pas si ces marchandises appartenaient au Roi. En tous cas en 1503, le commerce et la navigation des particuliers étaient assez développés pour qu'on trouvât nécessaire d'établir une organisation administrative. Ce fut la *Casa de Contratación*, instituée par la cédula du 14 février 1503¹¹. C'est une grande date dans l'histoire

10. Antunez, t. I, p. 2.

11. *Ibid.*, p. 3. Voir également l'ouvrage de Veitia Linage, *Norte de la Contratación de las Indias occidentales*, 1672, chap. I, et plus récemment Piernas Hurtado, *La casa de la Contratación de las Indias*, dans *la Lectura*, 1907. La casa est sortie tout naturellement de l'organisation primitive. Les Rois Catholiques avaient en effet confié le soin des affaires d'Amérique à D. Juan Rodriguez de Fonseca, doyen de la Santa Iglesia de Séville, plus tard évêque de Badajoz et de Palencia, puis de Burgos. La Casa constitua une extension des services dirigés par Fonseca; elle comprit tout d'abord un *Factor*, un *Tesorero* et un *Escribano*. On l'établit d'abord aux Atarazanas (arsenal) de Séville, puis dans l'Alcazar Viejo. Ses attributions furent d'abord purement commerciales et maritimes : elle avait hérité de Fonseca la charge de « facer la armada ». Cette der-

de l'expansion commerciale de l'Espagne en Amérique. La *Casa* devait durer jusqu'à la fin du XVIII^e siècle et contrôler tout le trafic du Nouveau Monde. On devait en effet y apporter toutes les marchandises destinées aux Indes ou qui en viendraient, et elle devait s'occuper d'effectuer les chargements et d'organiser la vente en Amérique et en Europe. Elle avait également un pouvoir réglementaire et un pouvoir judiciaire pour toutes les questions relatives à ce commerce et à cette navigation. On était arrivé ainsi à trouver la formule qui permettrait d'intégrer les intérêts du commerce particulier dans le monopole royal. Il devait en résulter un changement de tête de ligne pour la navigation.

Du moment que l'autorité royale se confinait de plus en plus dans un rôle administratif, fiscal et judiciaire, et qu'elle abandonnait aux particuliers la fonction proprement commerciale, il fallait placer le nouvel organisme dans une ville riche où abondaient les marchands et où affluaient les marchandises et le *presidio* de Cadix, bien que fort bien situé au point de vue maritime, paraissait très insuffisant. Séville fut donc choisie pour être le siège de la Casa de Contratacion. Le monopole commercial qui avait tendance jusque là à se fixer à Cadix, se fixa chez elle et s'y enracina peu à peu.

Les navires destinés à l'Amérique allèrent alors se faire charger à Séville : là étaient en effet les objets du commerce (produits du sol et de l'industrie locale ou étrangère) et les organismes administratifs dont il fallait subir le contrôle. Séville était en effet une grande

nière fonction lui fit attribuer certains pouvoirs administratifs. Très vite, elle réclama des pouvoirs judiciaires et finit par les obtenir. Jusqu'en 1524, date de la création du Conseil des Indes, elle fut seule chargée des affaires du Nouveau Monde.

ville industrielle qui eut jusqu'à 20.000 métiers d'étoffes de soie diverses, et où plus de 100.000 personnes étaient occupées de l'industrie de la soie. Certains marchands y entretenaient par leurs commandes 500 métiers de toutes étoffes. On y amenait des étoffes des autres villes d'Espagne, d'abord du reste de l'Andalousie, Ecija, Grenade, Cordoue, Jaen, Baeza, puis de plus loin, Tolède, Valence, Murcie, Avila, las Navas, Palencia, Ségovie. Les foires de Séville étaient fréquentées par les étrangers qui y apportaient leurs marchandises. C'était là que venait s'en approvisionner les gens de l'Andalousie, de Grenade, de Murcie, de l'Estrémadure, de la Manche, de Tolède et d'une grande partie de la vieille Castille¹². Il y avait donc de quoi charger les flottes. La ville traversa une période d'activité et de prospérité extraordinaires, qui dura pendant tout le xvi^e siècle et le commencement du xvii^e, et dont témoignent les monuments qui furent construits à cette époque. Chez elle affluaient les richesses d'Europe et d'Amérique. On appelle encore Torre del Oro une vieille tour qui se dresse sur le quai du Guadalquivir et qui date de ce temps. C'était à Séville que s'étaient établies les grandes maisons de commerce qui trafiquaient avec l'étranger et le Nouveau-Monde, c'était là que siégeaient les corporations intéressées au commerce d'Amérique, la *Universidad de cargadores* et la *Universidad de Mareantes*, le *Consulado*, sorte de tribunal de commerce élu par les Cargadores chaque année pour juger les différends entre les négociants, collaborer avec les fonctionnaires royaux de la Co-

12. Séville, A. M. Procura mayor, t. III, n° 5. Mémoire imprimé sans titre, présenté par Séville contre Cadix en 1726, p. 57. Voir aussi la *Representación... de los 17 gremios* (1700) *Exclamación segunda* (Séville, A. M. sección especial, siglo XVIII, t. XIV, n° 2); *Respuesta de Gaspar Plugms y Alberio Ancuelman...* (*ibid.*, t. XXIX, n° 14).

tratacion et défendre les intérêts du commerce auprès du Roi¹⁸. C'était là enfin qu'affluaient les négociants étrangers, correspondants de leurs compatriotes dans ce lieu unique où passait le fleuve des métaux précieux.

13. *La Universidad de Cargadores* était une corporation qui groupait tous les négociants qui se livraient au commerce avec le Nouveau Monde et qui résidaient à Séville. *La Universidad de los mareantes* groupait les gens de mer employés dans cette navigation. Elle avait été créée vers le milieu du xvr^e siècle, sans doute à l'imitation du collège des propriétaires et capitaines de navires d'Andalousie, et de celui des pilotes biscayens établi à Cadix. Elle comprenait les propriétaires de navires, capitaines et pilotes, et même matelots et mousses intéressés à la navigation des Indes. Elle avait son siège au faubourg de Triana et possédait un hôpital pour les vieux matelots (voir Haring, *op. cit.*, p. 320). Le *consulado* était un organisme élu par les *cargadores*. Il apparaît à partir de 1543 par suite de l'accroissement du nombre des affaires à juger entre les commerçants, et pour soulager le travail judiciaire de la Casa de Contratación. Il comprenait un Prieur et deux Consuls et jouait le rôle d'un tribunal de commerce pour les affaires relatives au commerce et à la navigation des Indes. Il avait aussi le droit de représenter le corps des négociants en face du Roi. Comme tel, il présentait les navires pour la navigation des Indes.

En 1580, il fut chargé de préparer et d'armer les navires, mais au xviii^e siècle, ses attributions furent restreintes au droit de proposer le tonnage des Flottes. Enfin le Consulado eut d'importantes attributions financières : c'était lui qui se chargeait de négocier avec la cour les contributions que le Roi exigea de plus en plus des négociants, et d'en faire la répartition parmi eux (voir Veitia, *ibid.*, I, cap. 17).

CHAPITRE II

LES AVANT-PORTS DE SÉVILLE : SANLUCAR OU CADIX

Que Séville ait été, à partir de 1503, l'entrepôt qui concentrait les marchandises destinées aux Indes et recevait les retours, et qu'on y ait effectivement chargé et déchargé les navires marchands, c'est un fait que prouve l'existence dans ses murs de la *Casa de Contratación*, de l'*Universidad de Cargadores* et de l'*Universidad de mareantes*. De plus Veitia nous dit expressément, sur la foi d'un auteur technique du xvi^e siècle, Andrés de Céspedes, et sur celle des anciennes ordonnances « que la navigation commençait à Séville, où les navires étaient chargés, car c'était à une époque où ils étaient d'un plus faible tonnage et où la rivière était plus navigable¹ ». Cependant, dans les premières années, entre 1503 et 1509, il semble avoir été admis que le chargement pouvait avoir lieu ailleurs pourvu que le navire allât faire enregistrer sa cargaison à Séville².

1. Veitia, II, p. 156 et suiv. Andrés de Céspedes est l'auteur d'un ouvrage intitulé *Regimiento de Navegación*, Madrid, 1606, dont se servaient les pilotes.

2. Cela résulte de la provision du 15 mai 1509 signée par Jeanne la Folle. Elle rappelle l'interdiction d'aller aux Indes sans avoir fait enregistrer les marchandises à Séville. On lui objecta la difficulté de remonter

Mais diverses causes amenèrent peu à peu un changement. D'abord la difficulté des accès du port : il fallait franchir dans l'estuaire la barre de Sanlucar qui était assez dangereuse, puis remonter pendant vingt lieues un fleuve sinueux où le chenal était étroit, profond de 6 à 8 brasses au plus, avec des bas-fonds gênants. Ces inconvénients paraissaient particulièrement insupportables aux capitaines qui avaient chargé ailleurs qu'à Séville et qui n'y venaient que pour subir la formalité du registre. En outre le tonnage des navires grandit, tandis que le fleuve s'ensabla. En moins d'une génération on passa de 100 à 200 tonneaux pour les navires marchands et il en fut de même pour les navires de guerre : tandis qu'Alonso de Chaves, auteur d'un traité de navigation sous Charles-Quint, préconisait pour les navires de guerre un type de 200 tonneaux, Juan Escalante de Mendoza, sous Philippe II, allait jusqu'à 500. Il arriva, déjà dans la première moitié du xvi^e siècle, que certains navires ne purent plus remonter jusqu'à Séville sans s'alléger d'une partie de leur charge huit lieues avant la ville. L'emploi d'un avant-port s'imposa donc de très bonne heure³.

Il devait avoir pour fonction de rapprocher de la côte l'opération du registre pour certains bâtiments, de faciliter la concentration de la Flotte sous l'escorte des navires de guerre, et éventuellement de permettre à de grands navires de compléter leur chargement à l'aller ou de s'alléger au retour. Cette nécessité technique fut la brèche par laquelle fut entamé et finalement démoli le

la rivière. Elle ordonna alors que les navires chargés hors de Séville et qui ne voudraient pas s'y faire enregistrer pussent subir cette formalité à Cadix. Ce texte suppose qu'avant 1509 il y avait déjà des navires chargés ailleurs qu'à Séville.

3. Haring, p. 8; Veitia, II, p. 156 et suiv.; Fernández Duro, *Armada española*, t. V, ch. V.

monopole de Séville. La jalousie qu'il suscitait fut en effet toujours très vive, soit de la part d'autres ports, soit de celle des colonies, qui se plaignaient de l'entrave qu'il imposait au commerce. La fonction de l'avant-port devint avec le temps de plus en plus importante, bien que les transactions eussent lieu toujours à Séville et que les institutions administratives qui contrôlaient le commerce des Indes continuassent à y résider. Il vint même un moment où les transactions elles-mêmes délaissèrent la métropole et elles finirent par entraîner avec elles les fonctionnaires.

L'avant-port naturel de Séville était Sanlucar de Barrameda, à l'embouchure du Guadalquivir, et c'est de là que le plus souvent partirent les Flottes, c'est là qu'on prit l'habitude de les charger et de les décharger à mesure que grandit le tonnage et que la navigation du fleuve devint plus difficile aux vaisseaux de mer. Les officiers de la Contratacion venaient de Séville pour y accomplir toutes les formalités nécessaires. Il en fut ainsi pendant toute la fin du xvi^e siècle et le commencement du xvii^e.

Mais à côté de Sanlucar nous voyons poindre de bonne heure la concurrence de Cadix, qui finit par l'emporter et par devenir le principal avant-port de la métropole sévillane. Les colons d'Amérique s'étaient plaints très tôt des inconvénients que présentait pour l'extension de leur commerce le monopole de Séville : ainsi en 1508 les planteurs d'Hispaniola adressèrent une supplique demandant que les naturels de Castille et d'Aragon pussent envoyer directement de tous les ports de la Péninsule des marchandises aux Indes. Plus tard en 1517 la demande fut renouvelée par les moines Hieronymites chargés du gouvernement des Indes, et en 1527 par la municipalité de Santo Domingo. En 1540 l'Audience

d'Hispaniola protesta encore contre le monopole de Séville⁴. Il y avait donc aux colonies un courant hostile à Séville. Il n'est pas étonnant que les autres ports espagnols aient regardé également d'un œil d'envie sa prodigieuse fortune. C'est d'ailleurs pourquoi on n'avait pas pu priver complètement les autres ports de la navigation des Indes et on s'était arrêté à cette formule bâtarde : liberté de chargement, obligation d'aller subir l'opération du registre à Séville.

En 1508, devant les réclamations des colons d'Hispaniola et les protestations des marins, qui se plaignaient d'avoir à franchir la barre de Sanlucar et à remonter le fleuve pour une simple formalité, la reine Jeanne la Folle autorisa les navires chargés ailleurs qu'à Séville à se faire enregistrer à Cadix, port éminemment accessible en venant de la haute mer, véritable port d'escale. Un *visitador*, Pedro de Aguila, fut nommé peu de mois après pour prendre le compte des cargaisons, avec l'assistance de Anton Romi, écrivain du conseil de Cadix. Mais les opérations restaient subordonnées aux Juges de la Contratacion. Au retour par contre les navires devaient remonter jusqu'à Séville⁵.

A partir de ce moment il y eut donc deux avant-ports, Sanlucar et Cadix, et la rivalité commença. Il semble y avoir eu des tiraillements entre le *visitador* de Cadix, nommé par l'autorité royale, mais subordonné à la Casa, et les fonctionnaires de Séville. Aussi par la provision de Barcelone du 14 septembre 1519, Charles-Quint ordonna aux Juges de la Contratacion d'envoyer un représentant à Cadix pour visiter les navires allant aux Indes. La Casa fit preuve de la plus grande mauvaise

4. Haring, p. 9.

5. Antunez, partie I, art. II, p. 5; Veitia, lib. I, cap. 25, par. 1.

volonté : elle négligea souvent d'envoyer quelqu'un à Cadix, afin de forcer les navires à remonter jusqu'à Séville, si bien que l'Empereur dut décider par la cédula d'Augsbourg du 22 novembre 1530 que ce serait désormais le Conseil des Indes qui nommerait le *visitador* de Cadix. Afin d'assurer l'unité d'action dans les deux ports et pour maintenir la subordination de Cadix à l'égard de la Casa, le Conseil des Indes décida, par la provision d'Ocaña du 27 avril 1531, que l'un des trois juges de Séville résiderait toujours à Cadix par roulement, chacun d'eux y passant à son tour quatre mois. Il devait visiter les navires allant aux Indes, et, au retour, ceux qui ne porteraient pas d'or ni d'argent. Les deux autres Juges, restés à Séville, devaient désigner chacun un fondé de pouvoir à Cadix. Ainsi il se constituait une espèce de succursale de la Casa, avec trois fonctionnaires, et la fonction du port de Cadix s'élargissait, puisqu'il était habilité cette fois pour recevoir une partie des retours. Mais l'expérience montra que ce roulement perpétuel des fonctionnaires était une cause de trouble et l'on finit par créer, par la provision de Madrid du 27 août 1535 un juge fixe à Cadix, qui devait opérer d'accord avec les représentants des trois juges de Séville. Il devait avoir toutes les attributions administratives de la Casa, mais au point de vue judiciaire il ne pourrait juger les procès, qui restaient de la compétence des juges de Séville. En même temps on avait reconnu qu'il était vain d'essayer de distinguer au retour les navires porteurs de métaux précieux des autres. On étendit donc à tous les navires le droit d'effectuer leurs retours à Cadix à condition que les caisses et les registres fussent portés ensuite à la Casa. La même année la cédula du 27 octobre nomma Pedro Ortiz de Matienzo Juge *oficial* à Cadix. Il fut le

premier en fonction et ainsi fut institué ce qu'on appela le *Juzgado de Indias*⁶.

Cette fois l'organisation administrative et la fonction des deux ports de Séville et de Cadix étaient fixées dans leurs traits généraux d'une manière à peu près définitive. Cela n'empêcha pas la rivalité de continuer et elle se manifesta par quelques modifications de détail.

En 1556, comme les Juges de la Casa s'obstinaient à ne pas nommer de délégués auprès du Juge de Cadix, Philippe II décida, par la cédule du 9 décembre, que le Juge de Cadix, nommé par le Conseil des Indes, exercerait seul ses fonctions. Cependant, quand l'importance des vaisseaux ou des Flottes paraîtrait suffisante, l'un des trois juges de Séville ou son représentant pourrait descendre à Cadix, pour les visiter et les expédier. En cas de présence à Cadix, les Juges de Séville pourraient toujours effectuer une visite malgré l'existence du Juge de Cadix. Par contre les passagers devaient toujours remonter à Séville pour s'y faire enregistrer. Tous les registres faits à Cadix devaient être remis à la Casa. Enfin on révoquait la permission accordée à tous les navires en 1535 de faire leurs retours à Cadix : tous devaient aller directement dans la rivière de Séville. Cette rigueur ne put pas d'ailleurs être maintenue : en avril 1558 une exception fut faite en faveur des bâtiments venant d'Hispaniola et de Porto-Rico, chargés de peaux et de sucre. En 1561, par la cédule du 1^{er} mai une autre fut faite en faveur des navires désemparés ou avariés qui ne pourraient pas passer la barre de Sanlucar. Ils devaient alors décharger leur cargaison dans la baie de Cadix, et

6. Antunez, partie I, art. II; Veitia, *loc. cit.* Certaines attributions judiciaires furent plus tard attribuées au Juge de Cadix.

les métaux précieux, les monnaies et les perles devaient être portés par terre à Séville avec le registre.

La collaboration du Juge de Cadix avec un Juge de Séville fut précisée par la provision royale de Monzon du 14 novembre 1563. Les navires partant de Cadix devaient toujours être visités par un Juge de Séville, assisté du Juge de Cadix, d'un écrivain et d'un alguazil venus de Séville. Enfin en 1578 le Juge de Cadix, jusque-là nommé par le Roi en son conseil des Indes, fut sur l'ordre du souverain nommé par la Casa⁷.

Nous saisissons au cours de ces modifications successives les influences diverses qui s'exercèrent sur les Rois, tour à tour en faveur de Séville et de Cadix. Si nous négligeons les détails nous voyons qu'au seuil du XVII^e siècle la règle était que Cadix servait d'avant-port pour le départ seulement et pas pour toute la flotte, que les retours devaient avoir lieu à Sanlucar, et que la mainmise de la Casa était assez forte même sur les autorités de Cadix.

Nous avons vu comment évolua la législation, mais il serait intéressant de savoir quelle fut *effectivement* l'importance de l'avant-port de Cadix vis-à-vis de Séville depuis la création du Juzgado. A cet égard, comme l'histoire détaillée de la *Carrera de Indias* n'est pas encore faite, nous en sommes réduits sur ce point à quelques indications fournies par les auteurs et certains documents généraux.

Il faut distinguer le départ des Flottes et leur retour, l'autorité s'étant montrée beaucoup plus coulante au départ qu'à l'arrivée, à cause des métaux précieux. Veitia nous dit que près de cinquante ans avant que les galions

7. Voir Veitia et Antunez, *loc. cit.*

cessent d'entrer à Bonanza, sur le Guadalquivir, on commença à les faire partir de la baie de Cadix, à cause de la croissance du tonnage et de la difficulté qu'il y avait à franchir la barre par mauvais temps. Il ajoute que dès 1588 le duc de Medina-Sidonia représenta à Philippe II le risque que couraient l'Almiranta et la Capitana de la Flotte à cause de leur taille, si elles partaient de Sanlucar. Il demandait à partir de Cadix. Enfin en 1596 quand les Anglais firent une descente à Cadix, ils firent prisonnier le Président de la Casa de Contratacion et le Juge de Cadix qui étaient en train d'expédier la Flotte⁸. En 1598 nous savons qu'on permit aux navires d'aller sur lest ou légèrement chargés compléter leur cargaison à Cadix⁹. Ceci nous permet de penser que dès la fin du xvi^e siècle les navires de guerre partaient de Cadix. Quant aux navires marchands un certain nombre d'entre eux étaient chargés et visités à Cadix sous la surveillance du Juge des Indes, et c'est d'eux sans doute qu'il s'agit, quand on nous dit que l'Anglais Drake détruisit dans le port en 1587 de nombreux bâtiments espagnols. Quant aux autres ils effectuaient leur chargement à Sanlucar. Nous en avons la preuve dans ce qui se passa en 1614 : on proposa au conseil des Indes, en invoquant le fait que les Galions partaient déjà de Cadix, d'y faire passer aussi les navires marchands pour compléter leur cargaison, mais la Casa s'y opposa, suggérant de compléter la charge au mouillage de Chipiona en aval de la barre, si cela était

8. Veitia, lib. I, cap. 25, p. 195.

9. D'après un rapport fait en 1701 par D. Manuel Garcia Bustamente cité dans *Recopilación... y extracto hecho en la secretaría del Consejo de Indias, parte del Perú, de lo que consta en ella sobre las representaciones hechas y resoluciones tomadas desde el año de 1655 hasta el de 1702* (Séville, A. M. Procura mayor, t. II, n° 20).

reconnu nécessaire¹⁰. En 1617 on vendit un navire de guerre de l'Armada royale aux commerçants, afin d'y charger le tonnage des gens de Séville. On essaya d'obtenir la permission de le faire charger à Cadix, mais la Contratacion et le Conseil des Indes refusèrent : étant désormais navire marchand, il devait recevoir sa charge au mouillage de Bonanza, comme tous les autres¹¹.

Mais les autorités furent obligées de céder devant la croissance continuelle du tonnage. Dans les années 1627 et 1628, non seulement les navires de guerre qui escortaient les flottes de Terre-Ferme et Nouvelle-Espagne passèrent de Sanlucar à Cadix pour achever de recevoir là les vivres et les marchandises, mais encore les navires marchands furent autorisés à venir à Cadix à demi chargés et à y recevoir ce qui leur serait apporté par des barques du registre de Séville. Il s'agit là sans doute des fruits de la terre, vin, huile et eau-de-vie, dont un certain contingent était réservé au territoire de Séville. Enfin en 1633 pour la première fois on permit que les étoffes fussent chargées à Cadix sans passer par Séville, même si elles étaient embarquées au compte de négociants sévillans¹². A partir de cette date, et pendant environ trente ans, Cadix vit partir à la fois les navires de guerre et les navires marchands, dont le chargement était complété dans sa baie et même parfois exécuté là entièrement.

La résistance fut plus vive pour les retours, car on craignait toujours l'évasion des métaux précieux et la

10. Veitia, p. 79 et Mémoire de Séville contre Cadix (1746) publié par Guichot, *Historia de Sevilla*, 2^e partie (Appendice), xviii^e siècle, p. 173-174.

11. Veitia, p. 196.

12. Veitia, p. 196.

large baie de Cadix était moins facile à surveiller que l'estuaire étroit du Guadalquivir. Cependant certaines circonstances pouvaient imposer à un général d'aborder ailleurs qu'à Sanlucar : les risques de mer ou la crainte des corsaires firent rentrer des Flottes ou des navires isolés à Vigo, et à La Corogne sur la côte de Galice, à Santander, à Lisbonne quand le Portugal fut espagnol, à Gibraltar, à Malaga et enfin à Cadix. Parfois même on le faisait sur l'ordre de la Cour pour échapper à l'ennemi, mais le plus souvent ce fut par suite d'avaries ou de mauvais temps. Le cas fut assez fréquent sous le règne de Charles-Quint, qui était moins exclusif que ses successeurs, mais on en cite des exemples aussi après lui : ainsi en 1590, l'Almiranta et un galion de la Flotte d'Alvaro de Flores entrèrent dans le Tage et l'argent fut porté à Séville sur des galères; en 1598 la Flotte de Nouvelle-Espagne fit de même et gagna ensuite Sanlucar; en 1600 un galion, séparé de la Flotte, aborda à Malaga; en 1616 toute la Flotte de Tomas de la Raspuru arriva à Lisbonne, et le trésor fut porté à Séville par voie de terre; quatre galions abordèrent à Gibraltar en 1636, et toute la Flotte de D. Pedro de Ursua en 1643. Toutes les fois, la Cour faisait diriger les métaux précieux vers la métropole sévilane, et jamais ces cas de force majeure ne furent une excuse pour porter atteinte à son monopole¹³.

Cadix eut à plusieurs reprises la bonne fortune d'accueillir à leur retour les vaisseaux des Indes. Elle vit ainsi arriver en 1610 les Galions de D. Jerónimo de Portugal, mais l'ordre leur fut donné d'aller sans se décharger jeter l'ancre à Bonanza. En 1623, tandis que les Galions entraient à Sanlucar, le Capitana et un navire marchand

13. Haring, p. 13

touchèrent à Cadix : on infligea 2000 ducats d'amende au général et 2000 au propriétaire du navire marchand, et on les fit passer dans le Guadalquivir. En 1625 fuyant la flotte anglaise, les Galions et la Flotte de Nouvelle-Espagne se mirent à l'abri à Cadix : l'ordre vint de la cour de débarquer les métaux et de remonter à Sanlúcar où l'argent devait être transporté par des galères. Même chose en 1629 pour l'Almiranta des Galions de Tomas de la Raspuza : ayant touché seule à Cadix elle fut escortée à Sanlúcar par des galères¹⁴. A partir de 1630 les Flottes tantôt revinrent à Sanlúcar et tantôt à Cadix. En 1639 même, la Flotte de Carlos Ibarra aborda la côte d'Espagne en trois détachements, à Sanlúcar, à Cadix et à Gibraltar. A partir de cette année, tandis que les navires marchands continuaient à aborder à Bonanza, les navires de guerre prirent l'habitude de le faire à Cadix¹⁵.

La raison de ces exceptions si nombreuses à la règle posée en 1556 du retour obligatoire à Sanlúcar était la croissance du tonnage qui rendait de plus en plus difficile le passage de la barre. Pour les retours, comme pour les départs, Cadix tendait de plus en plus à supplanter Sanlúcar. Pour l'en empêcher on recourut à deux moyens, les sanctions contre les capitaines et la limitation du tonnage. Nous avons vu qu'en 1623 on avait infligé 2000 ducats d'amende aux autorités responsables. Au début de 1628 une convention fut conclue entre le Consulado et les autres participants de l'*Asiento de Haberia*, par laquelle on imposait à tout navire entrant à Cadix

14. Veitia, p. 79.

15. *Extracto hecho en la secretaria del Consejo de Indias...* (1655-1702) (Séville, A. M. Procura mayor, t. II, n° 20, p. 37-67). Voir aussi le mémoire de Séville de 1746 publié par Guichot.

6.000 ducats d'amende, sans préjudice de l'obligation de remonter à Sanlucar¹⁶. Pour le tonnage, dès 1618 une cédula du 16 juin défendait d'accepter dans la navigation des Indes tout navire excédant 18 coudées de tirant d'eau. En 1620 on prescrivit de ne pas visiter de navire de plus de 400 tonneaux. Le 16 décembre 1628 une autre cédula défendit de construire des navires excédant 550 tonneaux¹⁷. En 1655 on consulta plusieurs généraux qui ne se montrèrent favorables à Sanlucar qu'à la condition que les Galions ne pussent dépasser 600 tonneaux et que le retour se fit en été¹⁸. Mais la limite du tonnage ne dépendait pas du Roi d'Espagne : comme le faisait remarquer plus tard Veitia dans un rapport de 1677¹⁹, le tonnage augmentait dans toutes les marines et les Espagnols étaient bien forcés d'augmenter celui des Galions pour les rendre capables de défendre les vaisseaux marchands. Ceux-ci grandissaient de même afin de réduire les frais généraux. On ne pensait pas pouvoir modifier l'état des fonds dans l'estuaire du Guadalquivir. Quant aux amendes elles n'ont jamais empêché personne de violer les lois, quand celles-ci vont contre la nature. Enfin nous verrons plus loin que d'autres causes, d'ordre commercial, travaillaient à la même époque en faveur de Cadix. Il en résulta pour Séville une décadence qui finit par l'exaspérer.

Menacée de perdre sa suprématie et jusqu'à son caractère de grand marché mondial, elle réagit vigoureusement. Depuis 1630 environ, elle fit tous ses efforts pour obtenir soit le transfert du Juzgado de Indias de

16. Veitia, p. 78.

17. Veitia, p. 78-79. *Extracto hecho en la Secretaría del Consejo de Indias...* cité plus haut.

18. *Extracto hecho en la Secretaría del Consejo de Indias.*

19. *Ibid.*

Cadix à Sanlucar, soit sa suppression, en invoquant les fraudes que favorisait l'usage d'un avant-port à Cadix²⁰. En 1661 notamment, devant l'inertie de la Royauté, qui n'avait donné aucune suite à la consultation des généraux de 1655, la Casa de Contratacion adressa le 11 janvier une lettre au Roi, représentant les inconvénients de Cadix et la nécessité d'ordonner que tous les départs eussent lieu de Bonanza et Sanlucar, et en aucun cas de Cadix, sauf pour le tonnage accordé aux citoyens de cette ville. Le Conseil des Indes se rangea à son opinion et, comme la question de l'entrée et de la sortie du Guadalquivir était un point très controversé, il offrit d'examiner tous les papiers relatifs à cette question et de faire un rapport au Roi. Au cours de l'enquête, le gouverneur du Conseil des Indes fut frappé de l'insuffisance d'une amende de 2000 ducats pour écarter les capitaines de Cadix. Il consulta le Président de la Casa et en même temps se prononça en faveur du maximum de 600 tonneaux proposé en 1655.

Le Président de la Casa répondit que pour obliger les navires à partir de Bonanza, il n'y avait qu'à ne pas leur accorder de visite ailleurs, et à porter l'amende à 6.000 ducats en cas de retour à Cadix. Il ne voyait pas d'objection au retour en été suggéré en 1655. Quant au tonnage, en attendant que les navires fussent tous ramenés à 600 tonneaux, on pourrait admettre que les navires de guerre, revinssent à Cadix, tandis que les navires marchands reviendraient à Sanlucar. En somme on n'arrivait pas à trouver une autre solution que le *statu quo*.

Aussi la résolution traîna encore. Le décret royal

20. Haring, p. 14. Pour les faits qui suivent, voir l'*Extracto hecho en la Secretaria del Consejo de Indias*

du 10 décembre 1663 posa de nouveau la question : il fit observer que le meilleur moyen d'éviter la fuite de l'argent qui se faisait par la baie de Cadix était de faire revenir les Flottes à Sanlucar, ce qui aurait pour résultat de ranimer le commerce de Séville, et il demandait encore un avis là-dessus. Le 1^{er} janvier 1664 la Contratación fit une réponse favorable à Sanlucar. De même le Conseil des Indes dans son rapport du 27 février 1664, fit valoir qu'il n'y avait jamais eu d'ordre pour faire partir les Flottes de Cadix, mais seulement une tolérance, à cause de l'avidité des constructeurs et des capitaines qui invoquaient la croissance du tonnage. Le rapport concluait qu'il fallait revenir à la sortie par Sanlucar, les Galions étant très capables de passer la barre. Par la cédule du 27 mai 1664, le Roi se conforma à ces avis²¹.

Il prescrivit aux Flottes et navires isolés « d'effectuer leurs départs et leurs retours obligatoirement au port de Bonanza de Sanlucar de Barrameda, sous peine de 6.000 ducats de plate d'amende pour le général, le capitaine ou le propriétaire de navire qui ferait le contraire. » « L'amende était exigible aussitôt après l'arrivée, avant toute justification ou explication. Les coupables devaient être privés du droit de naviguer, les bâtiments de la faculté d'être choisis pour les Flottes ou les navires de registre. Enfin les contrevenants devaient passer à Sanlucar immédiatement sans rompre charge. On pourrait condamner les coupables à des peines plus importantes si les circonstances de leur action le comportaient²².

21. Voir les prescriptions de la cédule dans Veitia, p. 78.

22. Par exception on autorisa deux navires d'avis qu'escortaient les azogues de la Nouvelle-Espagne à aborder à Cadix, car ils devaient rentrer en novembre et décembre, saison défavorable pour passer la barre cf. *Eztraclo* déjà cité)

La question paraissait donc tranchée. Les intérêts de Séville et ceux des finances royales avaient triomphé des conditions naturelles. Triomphe précaire pour cette raison même. En outre, au milieu des rouages compliqués de l'administration espagnole, il y avait toujours, pour un plaideur aussi tenace que Cadix, un moyen de manœuvrer. Enfin Philippe IV étant mort en 1665, il y eut un changement de gouvernement, et comme Charles II était mineur, le gouvernement fut faible. Tout cela rendit quelque espoir aux Gaditains²³.

La cédule de 1664 fut d'abord exécutée. Au début de janvier 1665 les navires d'azogue²⁴ de Martinez de Granada revinrent à Sanlucar, mais ils furent cinq jours sans pouvoir entrer. En août de la même année, ils furent suivis par les Galions de Manuel de Bañuelos : bien qu'il fit beau, il fallut alléger la Capitana, qui n'était pas grande, et la faire remorquer par deux galères, ce qui ne l'empêcha pas de toucher deux fois. En 1666 la Capitana de la Flotte fut arrêtée à la sortie de Sanlucar, faute de vent, du 19 juin au 10 juillet. On fut sur le point de faire partir seule l'Almiranta avec les azogues et deux navires. Ces exemples peu encourageants furent pris comme arguments pour tenter de détruire la cédule de 1664.

La *Junta de guerra de Indias*²⁵ demanda le 15 juillet 1666 que, par exception, la Flotte de José Centeno, qu'on attendait, fut autorisée à aborder à Cadix. Pour l'avenir la junte offrait de reprendre l'examen de la question, de faire refaire les sondages, et de voir ce qu'il y avait à faire pour améliorer l'entrée de Sanlucar. La

23. Voir, pour les détails qui suivent l'*Extracto* déjà cité.

24. On appelait ainsi les navires spéciaux chargés d'approvisionner les mines d'argent de mercure pour le traitement du minerai.

25. C'est une section du Conseil des Indes.

Reine régente accepta qu'on rouvrit la question, et fut d'avis pour la Flotte de Centeno, qu'on pouvait laisser au Président de la Casa la faculté de lui donner un ordre secret prescrivant au général, en cas de nécessité, de choisir le port le plus sûr. Cette dernière disposition fut combattue par le Comte de Peñaranda, Président du conseil des Indes, et on décida de ne pas laisser au Président de la Casa une initiative aussi importante.

Sur ces entrefaites, pendant qu'on était en train de revoir tout le dossier, le marquis de Fuente el Sol, Président de la Casa, avertit, le 9 août 1666, de l'arrivée à Chipiona de cinq Galions de guerre nouvellement construits en Biscaye pour servir dans l'Armada de Indias. Au moment où l'on allait fixer la tête de ligne des Flottes, il était indispensable de savoir si ces navires neufs pouvaient passer la barre. Le Président monta donc à bord avec des amiraux, comme le prince de Montesarcho, D. Nicolas Fernández de Córdoba et d'autres, et ils reconnurent que le seul défaut de ces navires, était leur excès de tirant d'eau. Après discussion les amiraux furent d'avis qu'ils ne pourraient franchir la barre qu'à condition de s'alléger à Chipiona, mais que la chose était faisable, comme le prouvaient de nombreux précédents, notamment celui des Galions de Bañuelos en 1665.

Cet incident semble avoir emporté la conviction du Conseil des Indes. La lettre de Fuente el Sol était du 9 août. Le 14 août le conseil des Indes fit son rapport auquel la Reine se conforma par le décret du 29 août 1666. Après avoir encore consulté une junta particulière composée des trois conseils des Indes, de Castille et des Finances, elle finit par signer la cédula du 6 septembre 1666²⁶. Elle donnait entièrement gain de cause à

26. Madrid, A. H. N., Estado, 2933. *Representación de Sevilla sobre el comercio antiguo de aquella ciudad* (1722). Se trouve également imprimé

Sanlucar, où elle prescrivait d'entrer désormais obligatoirement. Elle supprimait à Cadix la Douane des Indes et le Juzgado de Indias. Pour les droits levés sur le commerce local, ils devaient être égalisés à Cadix avec ceux de Séville, afin de ne pas attirer le commerce dans la baie. Les fruits que Cadix avait le privilège d'expédier aux Indes devaient y être envoyés par Sanlucar. Ainsi la tentative des partisans de Cadix avait échoué, et la déchéance de ce port était plus complète encore qu'en 1664.

Cette situation devait durer jusqu'en 1680. Sanlucar reprit son activité. Mais Cadix ne fut pas cependant aussi délaissée qu'on pourrait le croire.

En 1667 le prince de Montesarcho avertit le marquis de Fuente el Sol, Président de la Casa, de la nécessité où il était de s'acheminer vers Cadix avec les Galions, car ses navires avaient beaucoup souffert de la traversée, faisaient eau et manquaient de vivres. Il avait donc besoin d'aborder au plus vite. Le marquis se rendit en mer à bord de la Capitana et après avoir délibéré, il décida, vu le temps, de faire aborder la Flotte à Cadix pour sauver le trésor, de l'alléger et de revenir par beau temps à Bonanza. Ainsi fut fait. Mais la Reine régente, par la cédula du 20 février 1668, renouvela les ordres qui prescrivaient d'entrer à Sanlucar²⁷.

C'est probablement pour cela qu'en 1671 fut frappé D. José Centeno, général de la Flotte de Nouvelle-Espagne, qui avait abordé à Cadix, parce que son Almiranta était trop chargée pour franchir la barre, et qu'il savait

dans un recueil intitulé *Recopilación de diferentes resoluciones y órdenes de Su Majestad, consultas, informes, y dictámenes... representaciones de Sevilla y Cádiz...* (Séville, A. M. Procura mayor, t. II n° 20).

27. Voir l'*Extracto* déjà cité.

la présence de navires ennemis dans le détroit de Gibraltar. Ses instructions portant d'aborder en cas de danger dans un port de Galice ou de Cantabrie, il fut condamné, pour avoir été à Cadix, à six ans d'emprisonnement dans le *presidio* d'Oran, et à une amende de 6000 ducats. Le capitaine d'un autre galion, qui le suivit, eut le même sort²⁸.

Un peu plus tard en 1676 lors du retour des Galions de Nicolas Fernández de Córdoba, l'Almiranta toucha gravement, l'un des Galions s'échoua et les autres furent en péril. Le Président de la Contratacion ordonna alors au Galion qui s'était séparé des autres de ne pas observer l'ordre d'entrer à Sanlucar et de passer à la baie de Cadix. Fr. Jerónimo de la Concepción qui rapporte le fait, affirme que cet événement fit que désormais les Galions et les Flottes effectuèrent leurs départs et leurs retours à Cadix à l'intérieur des *Puntales*, ce que le Roi confirma par ses décrets²⁹. Nous n'avons pas confirmation de ce fait.

S'il y eut des exceptions à la règle pour les retours, il semble y en avoir eu aussi pour les départs, et Cadix semble avoir continué plus ou moins officieusement à remplir sa fonction d'avant-port pour le chargement des Flottes. C'est ce qu'on peut inférer d'un rapport du conseil de Hacienda transmis au Roi en 1670³⁰.

Il représentait l'inconvénient qu'avait pour les finances l'habitude de faire les préparatifs (*avio*) des Flottes et des Galions à Cadix et l'utilité d'observer les ordres relatifs au départ et au retour à Sanlucar. Ce rapport

28. Fernández Duro, *Armada española*, t. V, p. 170

29. Fr. Jerónimo de la Concepción, p. 365 et suiv. Le retour des galions de Córdoba, partis en 1675 dut avoir lieu en 1676 ou au début de 1677.

30. *Exiracto* déjà cité.

prouve donc qu'on avait continué à compléter le chargement à Cadix.

Le Président de la Contratacion, sollicité de s'informer et de dire son avis, fut sans doute très embarrassé, car il ne fit son rapport que deux ans plus tard, le 21 mars 1672, et après des ordres réitérés³¹. En outre il ne se compromet pas. Il ne nia pas les chargements faits à Cadix et représenta fort objectivement les avantages et les inconvénients des deux ports de Sanlucar et de Cadix. Il conclut que si l'on adoptait le premier, il fallait construire des navires de 400 à 500 tonneaux, calant peu (*planudos*) et à deux ponts seulement, et, comme leur efficacité militaire serait moindre, il fallait augmenter le nombre des navires d'escorte. Il fallait aussi que les départs et les retours eussent lieu en été, comme autrefois. Si l'on choisissait Cadix, il fallait la mettre en état de défense, car ses fortifications tombaient en ruines.

En somme Cadix continuait à servir d'avant-port pour les départs, mais en fraude cette fois, puisqu'il n'y avait plus de Juzgado de Indias. Les retours se faisaient à Sanlucar, sauf des exceptions très rares. En haut lieu on ne paraissait pas décidé à apporter de nouveaux changements. La lettre du Président de la Casa, entre les lignes de laquelle on pouvait lire une secrète préférence pour Cadix, fut transmise au Conseil des Indes, où elle fut oubliée jusqu'à 1679.

Cette inertie gouvernementale se manifesta dans toutes les circonstances où l'on essaya de poser de nouveau cet éternel problème. En 1673 et 1674 D. Pedro de Luque Cozar Bueno, fondé de pouvoir des commerçants de Lima, demanda qu'on rétablît le caractère annuel des Flottes

31. C'était D. Gonzalo de Córdova, successeur de Fuente el Sol.

et des Galions³². Le Roi renvoya ses mémoires au conseil des Indes, où ils furent enterrés jusqu'en 1677, date à laquelle le conseil répondit que la chose était impossible. Cette affaire attira de nouveau l'attention sur le commerce des Flottes, et le Roi demanda qu'on lui fit un rapport sur les moyens de concentrer à Séville tout le commerce de Cadix, de Sanlucar et du Port Sainte-Marie. C'était vouloir remonter le cours du temps et revenir aux premières années du xvi^e siècle. Ayant demandé avis à la Casa et au Consulado, le conseil des Indes fit un rapport le 5 octobre 1677, auquel le Roi ne donna aucune suite.

La question fut encore une fois posée à propos des plaintes du commerce sévillan en 1678. Le conseil fit le 29 juillet 1678 sur la décadence du commerce de Séville un rapport que le Roi laissa également sans réponse. Il remettait sous les yeux de Charles II le rapport du 5 octobre 1677, et en outre un rapport de D. Joseph de Veitia. Ce dernier approuvait l'idée d'expédier les Flottes de Séville même, en supprimant dans les ports les douanes pour les étoffes étrangères. Il déclarait que la question était parfaitement traitée dans le rapport du 5 octobre 1677. Mais il montrait que le grand obstacle était la barre et la croissance du tonnage. Celle-ci était inévitable si l'on voulait avoir des navires capables de résister à ceux des étrangers. Là était la raison qui forçait à sortir de Cadix et à y rentrer. La chose était admissible si l'on tenait les navires des Indes à l'intérieur des Puntales, c'est-à-dire au fond de la baie.

Les choses restèrent cependant en l'état jusqu'en 1679. Cette année là, Cadix recourut aux grands moyens. Elle

32. Vers 1660, on avait pris l'habitude de n'expédier les Flottes et les Galions que tous les deux ans à cause de l'encombrement du marché américain par la fraude anglo-hollandaise et de l'avalissement ses prix.

prêta au Roi une somme de 80.250 écus en échange de quoi elle obtint, entre autres grâces, par la cédule du 23 septembre 1679 le rétablissement du Juzgado³³. Cela lui donnait la possibilité légale d'expédier les Flottes et nous avons vu qu'elle n'avait sans doute pas cessé de le faire plus ou moins. Ce ne fut que l'année suivante qu'elle remporta une complète victoire. En 1680 en effet le général de la Flotte de Nouvelle-Espagne, D. Gaspar Velasco, au moment de partir, demanda s'il devait faire son retour à Cadix ou à Sanlucar. La junta de Guerra de Indias, consultée fut d'avis que vu l'augmentation du tonnage, le Roi révoquât la défense de 1664, et que les Flottes pussent faire leurs retours à Cadix, *mais à l'intérieur des Puntalés*. L'expérience faite du port de Sanlucar avait fait paraître les risques. De plus la principale raison que l'on avait eue avait cessé, car le Roi s'était entendu avec le Consulado et le commerce de Séville, pour donner un nouveau régime financier aux Flottes. On n'avait plus besoin de lever le droit d'haberia, et par conséquent à se prémunir aussi rigoureusement contre la fraude. Le Roi ratifia cet avis le 4 juillet 1680³⁴.

Cadix redevint donc officiellement la tête de ligne de la navigation, vers l'Amérique et elle devait conserver ce privilège presque jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Mais à ce moment elle était devenue beaucoup plus qu'un avant-port de Séville. Il y avait longtemps qu'elle avait attiré le commerce lui-même, au détriment de Séville, qui s'en plaignait amèrement. Le simple *presidio* du XV^e siècle, le modeste avant-port du XVI^e et du début du XVII^e était devenu une des plus importantes places de commerce de l'Europe. Il nous reste à voir comment s'est accomplie cette évolution.

33. Antunez, partie I, art. II, p. 6 et suiv.

34. *Extracto* déjà cité.

CHAPITRE III

L'ÉTABLISSEMENT DU COMMERCE A CADIX

Nous avons vu que l'idée première, qui avait présidé à l'utilisation des avant-ports, avait été de faciliter les opérations de chargement ou de déchargement des navires et le rassemblement des Flottes, mais sans affecter l'emplacement des opérations commerciales et administratives qui devaient rester à Séville. Mais avec le temps, le commerce tendit à se développer dans les avant-ports au détriment de celle-ci. Cette évolution ne fut pas très sensible à Sanlúcar, port de rivière, comme Séville, dont l'entrée était assez difficile, et qui n'était avantageux ni pour les étrangers, à cause de cela, ni pour les Espagnols, dont le principal marché était plus enfoncé dans l'intérieur. Elle fut au contraire très sensible à Cadix, port tout différent, largement ouvert aux influences du dehors, et capable pour cette raison de devenir l'*emporium* des étrangers. Plus la part des marchandises étrangères devint grande dans le trafic des Flottes, plus grandit le rôle commercial de Cadix.

Ce qui fut le point de départ de son développement, ce fut à l'origine un privilège qui apparaît de bonne heure en faveur de Cadix et qu'on appela dans la suite le *tercio de toneladas* ou le *tercio de buque*, et qui consis-

taît à réserver aux Gaditains une certaine portion du tonnage des Flottes pour y charger des fruits de la terre (vin huile, eau-de-vie et cire). L'origine en est assez obscure, et Veitia lui-même, qui eut pourtant toute facilité, dans le dernier tiers du xvii^e siècle, pour fouiller les archives de la Contratacion, n'a pu en découvrir le texte. Cadix soutenait que ce privilège remontait à 1509 et qu'il avait été confirmé par une cédula du 15 mars 1597, mais on n'a rien retrouvé¹. On peut cependant voir une allusion à lui dans la cédula du 27 octobre 1535 nommant Pedro Ortiz Matienzo comme juge des Indes à Cadix, car il y est parlé des certificats qu'il donnerait aux habitants de Sanlúcar et de Cadix, qui avaient le droit de charger des fruits pour les Indes. Une autre allusion, se trouve dans un ordre du 4 juillet 1591, donné par le Conseil des Indes au juge de Cadix, pour lui faire admettre les marchandises des Sévillans « sur les navires de Cadix, comme on l'avait fait autrefois². » On peut conclure de ces mots que Cadix avait droit à une certaine quantité de tonnage et que, en 1591, il y avait longtemps de cela.

Pour comprendre comment Cadix en est venu à être une place de commerce il faut donc savoir comment se répartissait entre les différents intérêts le droit d'utiliser le tonnage des flottes. Cette répartition semble avoir obéi à plusieurs principes : on envisageait la nature des marchandises, la qualité des individus et le point de vue géographique.

Un mémoire rédigé en 1726 par Séville contre Cadix nous apprend, sans nous donner de dates, qu'on avait

1. Mémoire imprimé adressé au Roi par Séville en 1726, par. VI (Séville, A. M. Procura mayor, t. III, n° 5).

2. Veitia, lib. I, cap. 25.

interdit en Nouvelle-Espagne la culture de la vigne et de l'olivier afin d'assurer un débouché au vin et à l'huile d'Espagne, et que l'on devait réserver le tiers de tout navire marchand au vin, à l'huile et à l'eau-de-vie des propriétaires du royaume de Séville³. Présenté sous cette forme le fait n'est pas tout à fait exact. Il n'est pas vrai que la culture de la vigne et de l'olivier n'ait pas existé en Amérique. Au contraire au xvi^e siècle on l'encouragea, et ce ne fut qu'en 1595 que la vigne fut interdite par une loi⁴. Mais celle-ci ne fut pas observée. S'il y eut une mesure de faveur pour les propriétaires ruraux d'Andalousie, ce qui semble avoir été exact, ce fut sans doute parce qu'au début la production américaine était insuffisante en huile et en vin, et que dans la suite on voulut protéger les intérêts des exportateurs espagnols, à une époque où les produits agricoles étaient presque les seuls produits espagnols envoyés en Amérique.

On semble avoir également réparti le tonnage suivant la qualité des personnes. Les propriétaires de navires, appartenant à la corporation des *mareantes* eurent un tour de faveur pour l'utilisation du tonnage des vaisseaux marchands, ce qui était bien naturel. Le tonnage étant limité, il était juste que les propriétaires de navires pussent l'utiliser avant tous autres pour y charger leurs marchandises, quitte à céder leur droit à d'autres s'ils n'en faisaient rien. A côté d'eux on fit une place aux *fabricadores* ou constructeurs de navires. Le tonnage était donc réparti par la loi entre les *mareantes* et les *fabricadores*. En 1627 un ordre du Conseil des Indes fixe

3. Mémoire de Séville en 1726 cité plus haut, § VI.

4. Voir Altamira, t. III, p. 513.

aux deux tiers la part des premiers et à un tiers celle des seconds⁵.

Enfin le point de vue géographique intervenait aussi dans la répartition du tonnage, car le tonnage des fruits était réservé aux propriétaires du royaume de Séville. C'était une conséquence directe du monopole sévillan. Mais là on poussait la précision un peu plus loin. Le mémoire de 1726 cité plus haut est formel : si la Flotte comprenait 6000 tonneaux, il restait, après avoir défalqué les navires de guerre, 4.500 tonneaux de navires marchands. On en consacrait un tiers, soit 1.500 tonneaux, aux fruits. Chaque tonneau correspondant à deux pipes de vin ou d'huile, il y avait donc trois mille pipes à embarquer. Ce chiffre était réparti entre les propriétaires proportionnellement à la superficie de leurs vignes et en tenant compte de la production des années précédentes. Les propriétaires du terroir de Séville disposaient des deux tiers, soit deux mille pipes, et ceux des territoires de Cadix, Port-Sainte-Marie, Sanlucar, Jerez, Rota, Puerto-Real, de un tiers, soit mille pipes. Ce plan de répartition, dont nous ne connaissons pas la date, mais qui doit être contemporain de la fin du xvii^e siècle, nous donne un aperçu de la manière dont fonctionnait le système.

Ainsi donc le tonnage des Flottes était réparti entre les *mareantes* et les *fabricadores*, entre les fruits de la terre et les produits fabriqués, entre les gens de Séville et ceux de la côte. Cadix pouvait y être intéressée comme capitale d'une province produisant du vin, de l'huile, de l'eau-de-vie et de la cire, et comme port pouvant armer

5. Veitia, lib. I, cap. 25, p. 193; Mémoire de Séville en 1726, § VI, qui cite les lois VI, VII, IX et X du tit. 30, lib. IX de la *Recopilación de Indias*.

des navires. Mais elle n'avait pas d'industrie, ne faisait pas de commerce et ne pouvait pas charger sur la Flotte de produits manufacturés. Les *mareantes* de Cadix embarquaient donc des fruits du terroir, lequel est petit et peu agricole, et comme cela ne suffisait probablement pas à remplir leurs navires, ils chargeaient les fruits des Sévillans et des autres districts. Tel fut sans doute la part de Cadix dans le commerce des Flottes à l'origine. Elle n'eut pas de privilège spécial, et c'est pourquoi on ne l'a pas retrouvé. Elle ne fit que participer dans une modeste mesure au privilège général des propriétaires d'Andalousie.

Mais l'importance croissante de sa fonction d'avant-port développa ses ambitions. En 1615 elle demanda à charger non seulement des fruits, mais des étoffes, qui vraisemblablement seraient venues de l'étranger. Elle aurait ainsi concentré chez elle tout le trafic des étoffes étrangères à destination des Indes et serait devenue un véritable port de commerce concurrent de Séville. Sa prétention fut repoussée⁶. Mais cela ne l'empêcha pas de passer outre. En 1618 une réclamation fut adressée au Conseil des Indes parce qu'à Cadix on chargeait des étoffes sur les navires gaditains, alors qu'on n'avait le droit d'y embarquer que des produits du sol de la province⁷.

En 1617 Cadix remporta un succès que les documents s'accordent à signaler comme le début d'une activité commerciale sérieuse. Le Roi lui accorda le droit de charger sur la Flotte de Nouvelle-Espagne cette année là des produits du sol jusqu'à concurrence de 1.000 tonneaux sur les 7.000 tonneaux du total et pour Terre-

6. Veitia, II, 4, p. 79.

7. *Ibid.*, p. 191 et suiv.

Ferme jusqu'à concurrence de 500 tonneaux sur 3.000⁸. Le fait qu'on attache de l'importance à cette date prouve que jusque là l'embarquement des *fruits* de Cadix n'avait pas dû être très considérable. L'intérêt que Cadix parut éprouver pour cette faveur, si peu en rapport avec ses possibilités économiques, nous laisse supposer que ce dut être un expédient pour masquer sous le nom de *fruits* la fraude qu'elle commençait à pratiquer. La demande de 1615 et la plainte de 1618 que nous avons citées plus haut rendent cette hypothèse vraisemblable. Dans les années suivantes le contingent de Cadix demeure important. En 1618 pour la Nouvelle-Espagne elle eut 1.500 tonneaux sur 7.000, en 1622 pour Terre-Ferme 350 tonneaux sur 1.500, en 1624 pour Terre-Ferme 1.000 tonneaux sur 4.500 et pour la Nouvelle-Espagne 1.500 sur 5.500⁹.

Cependant les Gaditains ne se lassaient pas de demander davantage. Ils le firent en 1618, mais déjà la contrebande se développait dans la baie et la Casa donna un avis défavorable. Cadix riposta que dans le navire qui lui était assigné et qui était bondé, chargeaient aussi des gens de Rota, Port-Sainte-Marie, Puerto-Real, Chiclana, une bonne partie de ceux de Jerez, et qu'on chargeait aussi beaucoup pour le compte des *encomenderos* des Indes et des habitants de Séville¹⁰. Nous voyons par cette réponse ce que faisait Cadix de son tonnage, et comment il pouvait devenir trop petit. Il semble qu'en 1622 et en 1624 on dut résister encore aux demandes de Cadix.

8. Veitia, *loc. cit.*; Mémoire de Séville en 1746, cité par Guichot, 2^e partie, Append., p. 173-194.

9. Veitia, I, 25, p. 193.

10. Veitia, I, 25, p. 191. On appelait *encomenderos* des commerçants des Indes qui confiaient des capitaux à des Espagnols (*encomendar*) pour les employer en marchandises ou en produits d'Europe.

Mais en 1627 ses efforts aboutirent à un ordre du Conseil du 14 septembre, qui lui accordait le tiers du tonnage et les deux tiers à Séville. Mais par suite des représentations de la Casa et du Consulado, on en différa l'exécution jusqu'en 1631. Cette année-là, pour la première fois à l'occasion du départ de la Flotte de Terre-Ferme, Cadix obtint enfin le tiers du tonnage des fruits, soit 1.000 tonneaux, tandis que Séville en avait 2.000. Cette proportion fut maintenue dans la suite, et c'est ainsi que Cadix put parler du *tercio de toneladas* qui lui était réservé¹¹.

En même temps que Cadix parvenait, grâce à ce privilège, à se constituer en un petit centre commercial, elle semble être devenue aussi un centre d'armement pour les navires marchands. L'un et l'autre semblent avoir progressé de pair. L'ordre du Conseil du 4 juillet 1591 cité plus haut nous parle déjà des *navires de Cadix*. En 1622 on refusa à Cadix d'augmenter son tonnage parce qu'elle ne pouvait le remplir qu'en recourant aux marchands de Séville et que cela porterait préjudice aux armateurs de ce port. On les opposait donc aux armateurs de Cadix. Ceux-ci en 1630 essayèrent de faire des affrètements à Séville. Le président de la Contratacion fit valoir qu'il y avait là une concurrence déloyale pour les armateurs sévillans, car c'était évidemment l'attrait e la fraude qui pouvait faire préférer les Gaditains. On interdit donc aux Sévillans de charger à Cadix et cette défense dura jusqu'en 1647, date à laquelle le tonnage attribué à Séville s'étant trouvé insuffisant, il fallut bien charger le surplus des marchandises sévillanes sur les navires de Cadix. En 1630 également Cadix essaya

11. Veitia, *loc. cit.*

d'obtenir le droit d'envoyer des navires de registre à Porto-Rico et à Saint-Domingue. Sur l'avis de la Contratacion le Roi refusa¹².

Ainsi donc l'utilisation de Cadix comme avant-port, le droit qu'elle avait de charger sur les Flottes un certain tonnage de fruits de la terre avaient donné lieu à l'établissement d'un certain nombre d'armateurs qui cherchaient à attirer à eux le commerce en revendant une part plus importante dans le tonnage réservé aux fruits, et en pratiquant probablement la fraude avec les étrangers. Tels furent les débuts de l'établissement du commerce à Cadix. A partir de 1617 il vint s'y établir quelques commerçants espagnols et étrangers, mais le centre du commerce restait à Séville¹³.

C'est à partir de 1635, date de la guerre avec la France, que les abus s'aggravèrent. On interdit alors tout commerce avec les ennemis, France et Hollande. Aussi les Français et les Hollandais eurent-ils recours à la fraude sur une grande échelle et ils utilisèrent la position de Cadix, dont la baie était plus difficile à surveiller que les bords du Guadalquivir à Séville ou à Sanlucar. A Cadix les organismes de surveillance étaient embryonnaires, et les habitants devaient être fort désireux d'attirer chez eux le trafic de Séville. Leurs maisons de commerce passèrent à Cadix, d'autres au Puerto de Santa-Maria, de l'autre côté de la baie. Les autres étrangers les imitèrent peu à peu. La baie de Cadix, qui tendait déjà à être la tête de ligne des Flottes, devint en même temps le centre des transactions, c'est là que se firent les transbordements des marchandises des vaisseaux ou des entrepôts étrangers à bord des Flottes et réciproquement

12. Veitia, I, 25, p. 192-193.

13. Mémoire de Séville en 1746, cité par Guichot.

soit à destination des Indes soit à destination de l'intérieur de l'Espagne. Et naturellement on cherchait à échapper à la surveillance des agents des douanes. Les Espagnols de Cadix eux-mêmes prêtaient leur concours à ces pratiques¹⁴.

En 1639 les abus étaient déjà si criants que la Flotte de Carlos Ibarra aborda la terre d'Espagne en trois détachements : les navires de guerre seuls entrèrent à Cadix, d'autres allèrent à Gibraltar, mais les navires marchands allèrent mouiller en rade de Bonanza, près de Sanlucar, dans un endroit plus facile à fermer, pour éviter les excès que l'on commettait déjà à Cadix. La ville était devenue très prospère; elle voyait croître sa population, et surtout sa colonie étrangère. Quant à Séville, elle était déjà très touchée, et cela se traduisait par une certaine difficulté à écouler aux Indes les produits d'Espagne dont elle était le grand marché, tandis que les articles étrangers emplissaient les Flottes. Il en résultait que les retours prenaient sur des vaisseaux étrangers le chemin des autres pays¹⁵.

Cadix fut encore favorisée aux dépens de Séville à cette époque par des avantages douaniers. La question douanière se trouve étroitement mêlée à l'histoire de la rivalité des deux ports, et il est impossible de l'en isoler.

On percevait à Séville à l'entrée et à la sortie dans les transactions avec l'Europe un vieux droit qu'on appelait *l'almojarifazgo* ou *almojarifazgo mayor* et qui était de 5 %. Dans les transactions avec l'Amérique on percevait un autre droit *l'almojarifazgo de Indias*, également de 5 %. C'étaient des droits *ad valorem* et, pour

14. Mémoire de Séville en 1726, § VII, p. 118 cité plus haut.

15. *Exiracto hecho en la Secretaria del Consejo de Indias.*

les établir, il fallait connaître la valeur des marchandises. Pour l'*almojarifazgo mayor*, on déclarait à l'entrée en Espagne la nature et la quantité de la marchandise, déclaration qui était parfois vérifiée par l'ouverture des ballots et des caisses à la Douane. On évaluait les objets d'après un barême, l'*aforo*, dressé, semble-t-il, au début de sa gestion par l'Administrateur de la Douane, et on percevait le droit suivant cette valeur. Pour l'*almojarifazgo de Indias* le système était différent : depuis 1624 à la suite d'un arrangement entre le Consulado et les fermiers de la Douane, on avait perçu les droits d'après le poids des ballots pour les marchandises de prix que l'on emballait avec soin, et d'après le volume pour les caisses plus grossières dont le contenu avait moins de valeur. Selon la destination l'unité de poids, l'arrobre, était évaluée uniformément, quel qu'en fût le contenu, à 5.100 maravedis pour Terre-Ferme et 3.600 maravedis pour la Nouvelle-Espagne. C'était d'après ce système d'évaluation que l'on payait les droits. On appelait *fardos aforados* les ballots des marchandises de prix et *caxones toscos* les emballages plus grossiers auxquels on accordait une moindre valeur.

A côté des deux *almojarifazgos* on percevait à la Douane de Séville l'*alcabala*, impôt de 10 % sur les ventes et achats et un droit de sortie de Séville vers l'intérieur du Royaume qu'on appelait le droit de *saca* et qui semble avoir été de 2 1/2 %¹⁶.

A partir de 1617 et devant le développement du commerce à Cadix on avait été obligé d'établir dans cette ville un bureau de Douane : on y percevait les deux

16. Voir A. Girard, *Le commerce français à Séville et à Cadix*, ch. I et II; Antunez, p. 242; Veitia, li b. I, cap. 18, n^{os} 6 et 7. *Respuesta de Gaspar Pluys...* du 8 juin 1666 (Séville, A. M. secc. especial, siglo XVIII, t. XXIX).

almojarifazgos et le droit de *saca*, mais pas l'*alcabala*. Ce dernier droit, conformément à ce qui se passait dans toute la Castille, et contrairement à l'usage exceptionnel de Séville, n'était pas perçu par la Douane, mais par une administration distincte. Il ne retombait donc pas à Cadix sur le marchand importateur, mais sur l'acheteur espagnol. C'était là un premier avantage dont jouissaient les étrangers. De plus dans la suite à diverses époques le commerce sévillan se vit grevé de nombreux droits accessoires perçus en même temps que les droits de Douane et qui servaient de contre-partie à des charges que la corporation des commerçants ou la municipalité avait assumées vis-à-vis du Roi. Cela aggrava l'inégalité au détriment de Séville. Ainsi en 1635 à la Douane de Séville le total des droits perçus montait à 19 %, en 1645 à 22 %, vers 1666 à 33 1/3 %, tandis qu'à Cadix les droits étaient très inférieurs¹⁷.

En 1645 il y avait donc déjà une grande inégalité douanière entre Séville et Cadix, tandis que la tête de ligne des Flottes était fixée dans ce dernier port. C'était

17. En voici le détail d'après un mémoire du fermier de la Douane, Eminente, du 26 mai 1666 (Séville, A. M. sección especial. xviii^e siècle. t. XXIX, n^o 17) :

Almojarifazgo, 5 %.

Alcavala, 10 %.

Saca (déjà réduit à Séville en 1666), 2/3 % dont 1/4 en argent.

Consumo del vellon, 1 %.

Droit de remplacement du droit des caballeros de quantia, 1/4 %.

Donativo, 1/4 % et 1/2.

Alcavala de reventas (marchandises vendues à l'intérieur de la ville), 1 %.

Droit de Lonja, 1/3 %.

Droit de Consulado, 1 1/3 %.

Nueva alcabala (quatre droits de 1 %), en tout 4 %.

Autre donativo, 2 % dont 1/4 en argent.

Droit de bolsillo, 2 % dont 1/4 en argent.

Le total faisait 28 1/3 %, dont près de 5 % à payer en monnaie d'argent. Cela équivalait à 33 1/3 % à cause de la prime sur la monnaie d'argent. Voir également la *Respuesta de Gaspar Plugms...*

vouloir encourager le transfert du commerce à Cadix. Cette situation parut absurde à l'Administrateur que le Roi venait de nommer pour percevoir les droits en régie, D. Jerónimo de San Vitores de la Portilla. Il prit, probablement sur l'ordre du Roi, la seule décision qui pût arrêter la décadence de Séville : il entretint sur terre et sur mer des agents qui firent dans la baie de Cadix une rude guerre aux fraudeurs, et il abaissa en même temps à Séville le taux réel des droits par des *grâces* qui le ramenèrent au-dessous de celui de Cadix. Le commerce revint à Séville, bien que moins riche qu'auparavant, et cela dura tout le temps de l'administration de D. Jerónimo¹⁸.

Cela ne dura pas longtemps, car en 1647, les droits semblent avoir été affermé au lieu d'être administrés en régie, et le bail fut pris par un certain D. Simon Rodriguez Bueno, qui pratiqua une politique toute différente¹⁹ : il accabla de vexations les commerçants étrangers qui venaient à Séville. Les marchandises furent évaluées au-dessus de leur valeur. Les tarifs et les évaluations officielles (*aforos*), qui avaient été fixés par le Roi pour chaque marchandise, ne furent plus respectés. Si les commis du fermier refusaient de faire payer plus qu'on ne devait, ils étaient renvoyés. En outre les agents de la Douane entreprirent de visiter sur le plus léger soupçon les maisons des commerçants et leurs boutiques. S'il manquait quoi que ce fût de ce qui avait été déclaré à la Douane pour le contenu d'un *fardo* (ballot), le marchand était accusé de fraude. Il n'y avait plus de sécurité pour le commerce. Les droits de

18. *Respuesta de Gaspar Pluyms y Alberto Ancuelman...*

19. Pour la clarté de cette histoire, voir la liste des Administrateurs de la Douane et des fermiers, Appendice I.

douane de Séville s'élevèrent de 17% à 30 %. Aussi les étrangers désertèrent-ils de plus en plus Séville et allèrent-ils s'établir dans les ports. Seuls restèrent les maisons espagnoles qui trafiquaient aux Indes et celles qui faisaient du commerce avec l'intérieur. Mais les opérations essentielles se faisaient de plus en plus à Cadix et au Puerto de Santa-Maria.

Cette politique de fermier, qui paraît absurde au premier abord, s'explique par la considération suivante : à Séville où les droits étaient élevés, le bail à payer au Roi serait cher si le volume des affaires restait considérable; dans les ports, où les droits étaient plus bas, le bail serait à meilleur marché, et comme on y fraudait plus facilement, le volume des affaires officiellement traitées ne serait jamais très important. Pour faire baisser le prix du bail à payer au Roi, le fermier fit tout ce qu'il put pour attirer le commerce dans les ports. Il se réservait d'ailleurs de prélever en secret sur les marchands autant d'argent qu'à Séville en se faisant payer ses complaisances. Il arriva souvent en effet qu'on plombât les *fardos* à bord des navires étrangers eux-mêmes, sans passer par la Douane, ce qui fraudait le Roi de ses droits mais procurait au fermier des bénéfices secrets. Les fermiers se tournaient ensuite vers le Roi et invoquaient la faiblesse apparente des passages en douane pour obtenir un abaissement des droits, seul capable, d'après eux, de tuer la fraude, ainsi ils abaissaient le prix du bail et accroissaient encore la marge de leurs bénéfices²⁰.

Nous ne savons pas très bien quel fut le mécanisme de ces variations de droits et quelle fut leur importance.

20. Séville, A. M. Procura mayor, t, III, n° 5, IV.

Nous inclinons à croire cependant qu'elles portèrent, non sur le taux des droits, mais sur les évaluations des marchandises en douane. Comme les droits étaient perçus *ad valorem*, leur taux réel variait suivant l'estimation de la valeur des objets²¹.

Après D. Simon Rodriguez Bueno, la corporation des commerçants de Séville prit le bail à son compte et le fit gérer par D. Pedro Gutierrez de Miranda²². Il y eut un nouvel *aforo*, qui dut être favorable à Séville. Mais Cadix veillait. En 1655 elle acheta au Roi moyennant une somme d'argent une fois versée le droit de percevoir l'*alcabala* sur le territoire enfermé dans son enceinte. Cet arrangement, qui hypothéquait l'avenir, et qui était pour cette raison manifestement désavantageux pour le Trésor, ne s'explique que par la misère chronique dans laquelle il se débattait. Le Roi semble avoir au contraire considéré l'opération comme une bonne affaire, car il s'engagea *en échange* à ne jamais retirer de Cadix le commerce des Indes, et à ne jamais révoquer le privilège qu'il lui avait accordé en 1617 de charger sur les flottes 1000 tonneaux de produits de son territoire. Cadix se hâta de réduire l'*alcavala* de 10 à 4 %,

21. *La Querela de Gaspar Plugms* fait allusion à un *aforo* de D. Jerónimo de San Vitores, à un autre de D. Pedro Gutierrez de Miranda, un autre du comte de Villa-Umbrosa. Les *aforos* étaient généralement plus élevés de 15 % dans les ports qu'à Séville pour compenser les frais de transport des marchandises des ports vers cette dernière place, ce qui indique que la fixation de l'*aforo* était un moyen de faire varier les droits (*Respuesta de Gaspar Plugms* du 8 juin 1666).

22. Ce bail prit fin le 1^{er} janvier 1661 et il avait duré douze ans d'après *la Querela de Gaspar Plugms*, ce qui place son origine au début de 1649. D'après un mémoire des Contadores almojarifes du Puerto de Santa Maria (Simancas, Superintendencia de Hacienda, 1130), Miranda perçut les droits au Puerto sans rabais et en égalité avec ceux de Sanlucar. Or Sanlucar était l'avant-port de Séville et cette pratique était avantageuse à celle-ci.

ce qui, joint aux faveurs des fermiers, acheva d'attirer dans son port le commerce étranger²³.

Ces précédents ouvrirent les yeux du gouvernement sur l'efficacité des modifications douanières pour diriger les courants commerciaux, et lui donnèrent sans doute l'idée de recourir à ce procédé pour juguler la fraude. Le 1^{er} janvier 1661, on revint à l'administration en régie, sous la direction du comte de Villa-Umbrosa, puis du comte de Molina²⁴, et, dès le 25 janvier, une cédula prescrivit deux choses : des rabais en douane et l'égalité de traitement dans tous les ports. Les douanes de Cadix, du Puerto de Santa-Maria, de Jerez devaient percevoir les mêmes droits que celle de Séville; il devait en être de même à Malaga et à Murcie et dans leur région. Voici en quoi consistèrent les rabais :

L'*almojarifazgo* des Indes, qui se percevait à l'entrée en Espagne sur les marchandises d'Amérique (cochenille, indigo, tabac, sucre, cacao, etc.), et à la sortie d'Espagne pour le Nouveau Monde sur l'huile et le vin, était abaissé de moitié dans le premier cas et d'un tiers dans le second.

L'*almojarifazgo mayor* (entrées et sorties d'Espagne pour toutes les autres destinations et provenances) subissait des rabais différents suivant les marchandises et les pays d'origine : un tiers à l'entrée sur les toiles,

23. Séville, A. M. Procura mayor, t. III, n° 5, IV. Voir aussi *Copia del memorial que la ciudad de Cadiz, dió a la Reina*, Impr. 1667 (Cadix, A. M. xvii^e siècle, t. XXXVII, fol. 29-40). D'après Fr. Jerónimo de la Concepción (*op. cit.*, cap. XV) l'administration des alcabalas de Cadix ne fut pas achetée alors par la ville, mais par des particuliers de Cadix et d'autres villes qui constituèrent pour les exploiter une sorte de société dont les parts étaient de 10.000 pesos chacune. Leur administrateur, élu par eux, était indépendant de la municipalité. Ce privilège fut confirmé par le Roi le 7 juillet 1667 et le 31 décembre 1682. L'affaire ne semble pas avoir été très rémunératrice, car en 1667 le bénéfice n'était que de 6 % et en 1682 la valeur des parts était tombée de 10.000 à 7.000 pesos.

24. Voir *Querela de Gaspar Pluymys*.

soies et étoffes de laine d'Espagne, sur toutes les marchandises d'Angleterre, de Hollande, de France, d'Allemagne et de Barbarie; un quart à l'entrée sur la soie, l'or et l'argent, les tissus, les écheveaux et autres marchandises d'Italie; un quart à la sortie pour l'étranger des marchandises des Indes et de Castille.

Le droit de *saca* (sortie de la Douane vers l'intérieur) était abaissé d'un tiers. La cédula simplifiait en même temps la perception de tous ces droits, pour qu'on n'eût pas à payer à différents agents²⁵. Cette cédula est capitale, parce qu'elle pose les principes d'une politique qui va être celle du gouvernement espagnol, bien qu'il ne la suivit pas toujours avec rigueur. Elle représente pour lui l'objectif à atteindre et elle explique souvent sa conduite. Si l'on rapproche de cette cédula de 1661 ce que nous avons vu plus haut à propos des efforts faits entre 1661 et 1666 pour ramener à Sanlucar la tête de ligne des flottes, il est incontestable qu'il y a de la part de la Royauté à partir de 1661 une certaine volonté d'appliquer contre la fraude une politique rationnelle. Mais elle a été mise en échec à partir de 1663 par le fermier de la Douane.

On peut s'étonner que le Roi ait abandonné le système de la Régie, qui lui avait donné de bons résultats, pour revenir à celui de la Ferme qui ouvrait la voie à toutes sortes de compromissions, comme l'expérience l'avait montré. Mais au xvii^e siècle le système qui consistait à affermer les droits de douane correspondait, en Espagne comme partout, à de vieilles traditions bien difficiles à déraciner. Il avait l'avantage d'assurer au Roi des revenus certains, et d'autre part les candidats au bail avaient

25. Voir le texte de la cédula dans Séville, A. M. Escribania de Cabildo, t. V, n° 17.

peut-être à faire valoir auprès des dirigeants des arguments plus directs²⁶. C'est pourquoi le 5 juin 1663 le Roi donna le bail des *almojarifazgos* et droits annexes à Séville et dans les ports à D. Francisco Baez Eminente, juge au Tribunal de la *Contaduria mayor de Cuentas*. Ce personnage devait avoir jusqu'à la fin du siècle, sauf de courtes interruptions, une influence prépondérante sur la Douane d'Andalousie, et par là sur la branche principale du commerce extérieur de l'Espagne. Son action eut pour résultat de paralyser complètement les velléités de défense du gouvernement contre la fraude, et de faire pencher définitivement la balance de Séville vers Cadix²⁷.

Eminente avait obtenu dans son bail le droit de faire les rabais à son gré. Il avait assuré aux étrangers de Séville qu'il ferait les mêmes qu'auparavant, mais en

26. Villars écrivait au Roi le 5 septembre 1680, que Eminente s'était maintenu dans la ferme des Douanes depuis vingt-sept ans par les présents qu'il faisait aux ministres. Il y a une erreur de compte : c'est dix-sept ans qu'il faut dire, mais cela ne change rien à l'opinion qu'avait Villars du personnage (A. E. Corr. polit. Espagne, 64, fol. 450).

27. Si nous en croyons un mémoire français du XVIII^e siècle, Eminente aurait été un juif converti. Il aurait exigé pour prendre le bail qu'il lui fût permis de diminuer les droits à son gré, car ils lui paraissaient trop élevés. Cela parut un paradoxe à Philippe IV et cela lui donna le désir de voir cet homme. Il le fit venir à la cour, le questionna et l'écoula. Eminente expliqua que plus les droits étaient gros, plus on les fraudait, moins ils étaient forts, plus il y avait de débit, il retrouverait par là amplement de quoi se dédommager. Philippe IV étonné, fut frappé de la nouveauté de ces idées et dit : « Este hombre es eminente » (Cet homme est éminent). Le Juif lui demanda la permission de porter le nom d'Eminente, ce qui lui fut accordé (*Mémoires utiles dans la conjoncture des préliminaires de la paix... par rapport au commerce de France* (5 juin 1727) (A. M. Mém. et doc. France et divers États, 494, fol. 122-129). L'anecdote est amusante et probablement exacte, mais nous avons vu par ce qui précède que l'idée d'une réduction de droits n'était pas si nouvelle. Ce qu'il y a de nouveau dans le contrat d'Eminente, c'est le droit pour le fermier de faire les rabais sans se préoccuper de la cédule de 1661 mais à son gré. Cela est confirmé par un mémoire des consuls et députés étrangers de Séville contre Eminente, qui est vraisemblablement du 20 mai 1680, et qui fait allusion à cette clause du bail (Séville, A. M. Sección especial, siglo XVIII, t. XXIX, n° 14).

réalité il agit tout différemment. Il distingua très nettement Séville de Cadix, contrairement à la cédula de 1661. A Cadix, où il avait à lutter contre une fraude presque impossible à réprimer par la force, il eut recours à la négociation et à la douceur. Il débattit avec les commerçants le taux des droits, en tenant compte de ce que leur coûtaient les frais de contrebande. Il arriva ainsi à un arrangement qui avait le caractère d'un véritable contrat entre la Douane et les négociants. Le taux réel des droits fut abaissé à l'entrée à $2\frac{1}{2}\%$, et à $1\frac{1}{2}\%$ pour le droit de *Saca* (sortie de la douane vers l'intérieur). Le total faisait donc 4% pour les marchandises destinées à la péninsule et à $2\frac{1}{2}\%$ seulement pour celles qui devaient être réexpédiées aux Indes²⁸. Il rédigea des annonces qu'il répandit en Espagne et à l'étranger pour faire connaître ces avantages²⁹. Il fut, paraît-il, approuvé par le Roi. A Séville où la surveillance était plus facile, il perçut au contraire les droits avec rigueur, sur le pied de 30% en moyenne. Les seules grâces qu'il accorda furent individuelles : il baissait les *aforos* pour ses amis et les élevait pour les autres. L'*aforo* varia

28. *Mémoire concernant le commerce de la province d'Andalousie* (entre 1743 et 1748) (A. E. Mém. et doc. Espagne, 82, fol. 4-89). *Resumen o extracto de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz... y otros puntos expuestos a la Majestad del Señor Rey, Luis I en su real gabinete* (cité dans la *Respuesta del Excelentísimo Señor marqués de Miraval al memorial que dió Sevilla...* (1722) (Madrid, A. H. N. Estado, 2933). — Ce taux de $2\frac{1}{2}\%$ n'était qu'une moyenne. En effet, il y avait à Cadix des marchandises qui payaient à l'entrée 15% d'almojarifazgo dont $\frac{1}{4}$ en monnaie d'argent et rien pour l'alcabala; d'autres 5% d'almojarifazgo et 10% d'alcabala. Les droits des premières intéressaient entièrement Eminente, fermier de l'almojarifazgo, ceux des secondes intéressaient surtout le Roi. Eminente fit des rabais considérables sur l'*aforo* des secondes, et de très faibles sur les premières (voir la *Querela de Gaspar Pluys...* et la supplique des consuls flamand et allemand et des députés des nations anglaise et française (Séville, A. M. Escribania de Cabildo, siglo XVII, t. XI, n° 28).

29. Voir à l'Appendice II les tarifs appliqués par le fermier à Séville et à Cadix.

même chaque jour, si bien qu'on ne savait plus sur quoi compter et que les maisons étrangères ne comprenaient plus rien aux règlements de leurs correspondants. Au lieu de maintenir entre les *aforos* des ports et ceux de Séville une différence de 15 % au profit de Séville, pour compenser sur cette dernière place les frais de transport depuis la côte, il rompit avec cette tradition et fit tout le contraire, maintenant les *aforos* plus élevés à Séville qu'à Cadix. Enfin il n'est pas de vexations qu'il ne fit subir au commerce sévillan, ouvertures de ballots, visites de maisons et de magasins, confiscations. On eût dit qu'il voulait tuer le commerce de Séville, comme avait fait jadis un autre fermier, D. Simon Rodriguez Bueno³⁰.

Cette conduite s'explique par une conception des affaires plus moderne que celle qui avait prévalu jusqu'alors. Il se rendait compte qu'un courant irrésistible portait le commerce vers Cadix, à cause de la difficulté de la barre de Sanlucar et des commodités de la baie. Il devait juger vain l'effort tenté jusque-là pour aller contre la nature, surtout tant que l'on maintiendrait à Cadix certains rouages administratifs, comme le *Juzgado de Indias*, et tant qu'on utiliserait ce port pour certaines opérations de la Carrera. Il envisageait la Douane du seul point de vue du rendement, sans se préoccuper du reste³¹, et il était arrivé à cette conception toute moderne qu'un bénéfice petit, mais indéfiniment répété, est plus profitable qu'un bénéfice considérable mais rare. Si l'on pratiquait cette politique à Cadix, on regagnerait par la quantité ce qu'on perdrait sur le taux des droits. Et quant à Séville, il n'y avait pas à la ména-

30. *Querela de Gaspar Plugms...* Mémoire de Séville de 1726.

31. Requête de Séville à la Reine régente du 1^{er} juin 1666 (Séville, A. M. Escribania de Cabildo, t. XI, n° 28).

ger, car le volume du trafic y serait trop restreint pour compenser la modération des droits et on y était en meilleure posture pour lutter contre la fraude. Si le commerce la quittait, peu importait puisqu'on aurait trouvé le moyen de faire rendre la Douane de Cadix.

Mais Eminente eut sans doute des raisons moins avouables. Les fermiers pouvaient lier partie avec les étrangers et on les en accuse. Eminente semble bien avoir accordé des permissions pour expédier les marchandises d'un navire à l'autre sans passer par la Douane, et naturellement le bénéfice de ces complaisances ne figurait pas dans sa comptabilité. Si ses rentrées officielles baissaient de ce fait, il en était quitte pour réclamer un rabais lors du renouvellement de son bail³².

La politique d'Eminente causa un grave préjudice à Séville. Les gens de l'intérieur de l'Andalousie, qui jusque-là avaient l'habitude de s'y approvisionner, allèrent directement à Cadix et au Puerto de Santa-Maria; les étrangers perdirent l'habitude d'y adresser leurs marchandises. La ville fit donc tout pour ramener le commerce dans son port, et c'est à son influence qu'est due la cédula de 1664 qui rétablissait à Sanlucar la tête de ligne des Flottes. Mais les navires qui chargeaient le contingent de Cadix (*tercio de toneladas*) continuaient à partir de ce port et à y rentrer, et c'était pour la contrebande une brèche ouverte. Aussi l'année suivante chercha-t-elle à extirper de Cadix le *Juzgado de Indias*

32. *Ibid.* Un mémoire de Cadix imprimé en 1667 et adressé à la Reine régente Doña Mariana (Cadix, A. M. xvii^e siècle, t. XXXVII, fol. 29-40) déclare également que les fonctionnaires de la Douane participaient à la contrebande. Enfin le Décret royal du 29 août 1666 déclare que le fermier se mettait d'accord en secret avec les marchands, cachait les droits qu'il avait perçus, pour obtenir un rabais sur le prix de son bail (*Extraccio hecho en la Secretaria del Consejo de Indias...*).

dont la présence rendait possible des opérations commerciales. Le Roi décida que sur la plainte de Séville on entendit cette affaire en justice et Cadix gagna son procès³³.

Ce ne fut pas pour longtemps. Exaspérés par les tracasseries d'Eminente, les étrangers de Séville finirent par l'attaquer en justice, et cette affaire fit rebondir la controverse maritime entre les deux villes, amena le revirement du gouvernement, que favorisa la mort de Philippe IV (1665), et entraîna la victoire des Sévillans. Voici comment les choses se passèrent.

Au début de 1666 le consul flamand à Séville, Gaspard Pluym, ainsi que divers commerçants étrangers, ayant subi de la part du fermier diverses vexations (confiscations, visites de maisons, etc.), s'unit à son collègue hanséate Albert Ancquelman, et tous deux portèrent plainte contre Eminente devant leur juge conservateur³⁴.

33. Fr. Jerónimo de la Concepción, cap. XIV, p. 369-372. Voir dans les délibérations du Cabildo de Cadix les arguments de la ville en faveur du maintien de ses privilèges. Elle entretenait à la cour des représentants chargés de défendre ses intérêts (Cadix, A. M. t. XXV, fol. 197 et suiv.).

34. Le procès devait durer de longues années. Il n'était pas terminé en 1680. C'est grâce aux mémoires qui ont été remis de part et d'autre que nous avons pu écrire l'histoire de la politique douanière de l'Espagne en Andalousie et celle de la rivalité de Séville et de Cadix. Tout ce dossier se trouve aux archives de l'Ayuntamiento de Séville (Sección especial, XVIII^e siècle, t. XXIX). En voici le détail : *Querela de Gaspar Pluym y Alberto Ancquelman contra D. Francisco Baez Eminente* (s. d., mais vraisemblablement du début de 1666); — Réponse donnée au nom d'Eminente par son homme d'affaires Alonso Davalos (13 avril 1666); — Réponse d'Eusebio Garcia au nom des Consuls, suivie de la *Relación de lo que pagan las mercaderías despachadas en Cádiz segun el concierto que hizo D. Francisco Baez Eminente y mandó imprimir en dicha ciudad, y lo que las mercaderías de la misma calidad pagan en la Aduana de Sevilla conforme los aforos de ella*; — *Copia del Memorial que Francisco Baez Eminente dió contra Gaspar Pluym y Alberto Ancquelman, consules por el Rey nuestro Señor de las naciones flamenca y alemana* (26 mai 1666); — *Respuesta de Gaspar Pluym y Alberto Ancquelman consules por el Rey nuestro Señor de las naciones flamenca y alemana que residen en la ciudad de Sevilla, al memorial de Francisco Baez Eminente, arrendador de las rentas de los almorajazgos y derechos menores, su fecha de 26 de mayo deste año de 1666* (8 juin 1666); — *Memorial que ha repartido D.*

Très vite le débat s'éleva : les consuls reprochaient à Eminente, non seulement les mauvais procédés de ses agents, mais encore et surtout d'avoir pratiqué une politique douanière désavantageuse pour Séville et contraire à la cédule de 1661. Ils insinuaient que le fermier n'avait agi ainsi que dans son intérêt personnel et par collusion avec les étrangers des ports, intéressés à la fraude. Eminente discutait les faits allégués et répliquait qu'il était obligé d'agir comme il le faisait pour combattre la fraude : il lui était en effet impossible de la réprimer par la force dans la baie de Cadix à cause de l'existence des navires-magasins, que les étrangers maintenaient dans la baie et qui étaient couverts par leurs privilèges, et de la facilité qu'avaient les étrangers de transborder en rade les marchandises de vaisseau à vaisseau sans passer par la Douane. Il concluait ainsi : tant que les départs et les retours des Flottes et des Galions n'auront pas lieu à Sanlucar, tant qu'on n'interdira pas de faire aucun registre à Cadix, le préjudice causé aux finances royales sera irrémédiable. Ainsi ce procès privé tournait en procès politique, où se débattaient les intérêts de deux ports rivaux. Il fut évoqué devant le Conseil des Finances et Séville adressa à la Reine Régente le 1^{er} juin 1666 une requête pour appuyer la thèse des consuls³⁵.

Francisco Eminente a cuyo cargo estan par arrendamiento las rentas de los almoxarifazgos, y Respuesta que le han dado los consules y diputados de las naciones que residen en esta ciudad que ponen en manos de los Señores del Cabildo y regimiento de ella, 1666 (date fausse : en réalité 1680).

35. C'est sans doute à la suite d'une pétition adressée par le commerce de Séville au Prieur et aux consuls de l'*Universidad de Cargadores* que cette décision fut prise. Nous possédons ce document (Séville, A. M. Sección especial, xviii^e siècle, t. XXIX, n° 16) qui a été imprimé et qui dénote l'agitation que cette affaire dut provoquer dans le monde commerçant de Séville. La requête à la Reine du 1^{er} juin se trouve aussi aux Archives municipales de Séville (Escribania de Cabildo, t. XI, n° 28). A la même date fut envoyée une courte supplique au Roi (Sección especial, t. XXIX, n° 16).

Pendant ce temps continuait la controverse technique sur les possibilités d'accès de la barre de Sanlucar et sur la fixation de la tête de ligne des Flottes. Nous avons vu plus haut qu'elle se termina en 1666 par une décision de la Reine régente en faveur de Séville. Mais en même temps celle-ci eut gain de cause dans la controverse douanière.

Par le décret du 29 août 1666, vu la décadence de Séville et ses causes, le Roi ordonnait le retour obligatoire à Sanlucar, le transfert de Cadix à Séville de la Douane et du *Juzgado de Indias*, la péréquation des droits d'*almojarifazgo* dans toutes les douanes; l'exécution des rabais prescrits en 1661; l'usage des *aforos* conformément à la tradition, l'abandon de la pratique des *reconocimientos*, ou ouverture des ballots, dont s'étaient plaints les consuls flamand et allemand à Séville, sauf sur l'ordre d'un juge et après avoir prouvé la fraude. Les droits devaient être perçus, avec l'intervention du fermier, par un *Administrador Superintendente* général, qui contrôlerait ses agissements. Les fruits du contingent de Cadix seraient envoyés à Sanlucar pour y être chargés sur les Flottes. Ce décret fut examiné par une *Junte* spéciale formée des conseils de Castille, des Finances et des Indes, qui se prononça dans le même sens et une cédula fut signée le 6 septembre 1666, qui ratifiait l'avis de la *Junte*. Le 16 novembre 1666 une dernière cédula prescrivit au Conseil des Finances de faire exécuter ces décisions³⁶.

36. La cédula du 6 septembre 1666 est mentionnée par Antunez, part. I, art. II, p. 6 et suiv., et par Veitia, lib. I, cap. 25. Celle du 16 novembre est mentionnée dans une cédula du 30 mars 1667 (Madrid, A. H. N. Consejos Suprimidos, Libro registro de resoluciones de S. M. leg. 3096 E), et dans une cédula du 23 avril 1667 (Séville, A. M. Escribania de Cabildo, t. XI, n° 28).

Séville et les consuls triomphaient donc sur toute la ligne. Mais l'important n'était pas d'obtenir une cédula; il s'agissait surtout de la faire exécuter. La cédula du 16 novembre le fut-elle ? C'est ce qu'il convient d'examiner.

Nous avons vu dans le chapitre précédent qu'au point de vue naval la politique de 1666 ne put être rigoureusement suivie. Sans doute la tête de ligne des Flottes était officiellement fixée à Sanlucar, mais il semble y avoir eu de temps en temps des retours à Cadix et les départs semblent avoir eu lieu le plus souvent à Cadix.

Comment les choses se passèrent-elles au point de vue douanier ?

La cédula de 1666 avait été un coup assez dur pour Eminente. On le surveillait. Au lieu de lui laisser faire les rabais à son gré on lui avait prescrit un tarif, celui de 1661. Il ne paraît pas s'être soumis de bonne grâce³⁷. On finit même probablement par rompre son bail puisque nous savons qu'en 1667 le Roi faisait administrer la Douane par l'*Adelantado* de la Floride, *oydor* de l'Audience de Séville. Mais l'ingénieux fermier reprit l'avantage; un nouveau bail fut conclu avec lui au début de l'année 1668 au prix de 400.000 pesos³⁸. Ce nouveau

37. Une plainte des consuls flamand et allemand de Séville détermina l'envoi d'une cédula de la Reine régente du 30 mars 1667 lui ordonnant d'exécuter la cédula du 16 novembre 1666. Les agents d'Eminente n'avaient pas voulu « baisser le prix du tiers, mais avaient prétendu augmenter les *aforos* » à Séville. De même le conseil des Finances devant lequel était pendant son procès avec les consuls lui ordonna le 23 avril 1667 d'exécuter les cédules de 1661 et de 1666. (Madrid, A. H. N. Consejos Suprimidos, Libro registro de resoluciones de S. M. leg. 3096 E; Séville, A. M. Escrib. de Cabildo, t. XI, n° 28).

38. *Memorial que ha repartido D. Francisco Eminente... y respuesta que le han dado los consules...* (Séville, A. M. Sección especial, siglo XVIII, t. XXIX, n° 14). Voir la réponse des consuls. Ce document nous rapporte une anecdote qui jette un jour curieux sur les pratiques administratives de la douane de Cadix. L'année 1667 fut marquée à la fin, alors

bail comportait explicitement l'obligation pour le fermier de conserver l'égalité des droits entre Séville et les ports, et, pour les rabais, de faire les mêmes dans tous les ports sauf à Séville, où ils devaient être plus considérables pour compenser le grand nombre de droits perçus en ce lieu et les frais de transport de la mer vers cette place³⁹.

C'est probablement à cette époque que le mécanisme des rabais dut se modifier. Il comporta dès lors deux procédés qu'on employait cumulativement : un rabais sur l'*aforo* ou estimation de la valeur en douane, et un autre sur la quantité de la marchandise. Le premier continue sans doute la tradition des anciens rabais ordonnés par le Roi en 1661 et 1666⁴⁰. Le second était nouveau : c'est ce qu'on appelle la *gracia del pie de fardo*. Nous pensons que cette nouveauté dut être contempo-

que l'Adelantado administrait la Douane pour le Roi, par l'arrivée d'un grand nombre de navires étrangers. L'Adelantado avait appris qu'on avait signé un nouveau bail avec Eminente et il chercha à percevoir le plus de droits possibles pendant la courte période qui le séparait de la fin de son administration. Pour cela il fit dire aux commerçants de se hâter de faire leurs déclarations de manière à avoir encore affaire à lui, leur promettant un rabais de 75 %. Les commerçants agirent ainsi, comme on peut le voir par les registres de la Douane des derniers mois de 1667. La manœuvre fut éventée pourtant par Eminente. Son représentant, D. Manuel de Villada, qui devait prendre en son nom la Douane de Cadix à partir du 1^{er} janvier 1668 demanda aux négociants de suspendre leurs déclarations jusqu'après cette date, leur offrant de leur faire alors de plus grandes faveurs encore. Les commerçants cessèrent leurs déclarations et même lui prêtèrent beaucoup d'argent avec lequel il commença à payer les 400.000 pesos du bail. Au moment d'accomplir sa promesse, il n'accorda pas de plus grands rabais que l'Adelantado.

39. Mémoire des consuls des nations flamande et allemande et des députés des nations anglaise et française à Séville adressé à l'Asistente de Séville (Séville, A. M. Escribania de Cabildo, siglo XVII, t. XI, n° 28).

40. Le texte suivant, emprunté à la cédule du 30 mars 1667, en est la preuve. Parlant des employés du fermier, la Reine régente s'exprime ainsi : « Ils n'ont pas voulu baisser le prix du tiers, mais ont prétendu au contraire augmenter les *aforos*... » (No han querido bajar el precio del tercio, antes han pretendido aumentar los aforos) (Madrid, A. H. N. Consejos Suprimidos; Libro registro de resoluciones de S. M. leg. 3096 E).

raîne du second bail d'Eminente, car les documents nous affirment qu'elle date du règne de Charles II et qu'elle n'a pas été établie par une cédula royale; cependant elle aurait été approuvée par le Roi, comme cela ressort d'un document de 1680. La *gracia del pie de fardo* a donc dû s'établir entre 1667, date d'une cédula qui prescrit encore d'observer les rabais de 1661 et de 1666, et 1680, date du document en question. Nous inclinons à croire qu'elle a dû apparaître en 1668 lors de la signature du nouveau bail⁴¹.

Le rabais sur l'*aforo* était ce qu'on appelait au XVIII^e siècle le *cuarto de tabla* et il était le plus souvent d'un quart⁴². La *gracia del pie de fardo* différait suivant les marchandises : ainsi pour les toiles elle était de 40 %;

41. Voir le mémoire en français joint à la lettre d'Izquierdo à Floridablanca du 7 avril 1782 (Madrid, A. H. N. Estado, 5042) et le traité anglo-espagnol du 14 décembre 1715, art. I, qui confirme cet usage (A. E. Mém. et doc. Espagne, 153, fol. 75). Dans un mémoire adressé par Séville sur les rabais offerts par Eminente aux Anglais le 28 mars 1680, il est dit qu'on accordait à la douane de Séville 10 % *al pie de fardo* et 33 % *en la hoja* « ce qui est ce que le Roi a ordonné spécialement par ses cédulas » — *la hoja* ou la feuille était la feuille d'expédition en douane où l'on marquait la valeur des marchandises d'après l'*aforo*. Une réduction *en la hoja* était donc une réduction sur l'*aforo*. Nous voyons qu'elle est ici du tiers comme dans la cédula de 1661. Il résulte de la phrase que non seulement les 33 %, mais encore les 10 % de *gracia del pie de fardo* ont été approuvés par le Roi. Il faut donc admettre que celui-ci a donné cette approbation lors du renouvellement du bail en 1668 (*Memoria de las bajas que ha ofrecido hacer el Senor D. Francisco Baez Eminente al Diputado de la nación inglesa de la ciudad de Cádiz en el despacho de la Aduana de dicha ciudad* (28 mars 1680) (Séville, A. M. Escrib. de Cabildo, t. XI, n° 28).

42. Voir *Mémoire concernant le commerce de la province d'Andalousie* (rédigé entre 1743 et 1748) (A. E. Mém. et doc. Espagne, 82, fol. 4-82). A cette date le *cuarto de Tabla* semble être une coutume assez ancienne. Dans le mémoire des rabais accordés aux Anglais, cité plus haut, et qui date de 1680, la réduction *en la hoja* est la plupart du temps du quart. Il s'agit évidemment du *cuarto de Tabla* qui existait comme on le voit à cette époque. Cette réduction n'est pas nouvelle en 1680 car le document, après avoir mentionné une réduction de 40 % *al pie de fardo* et une de 25 % *en la hoja*, ajoute : « Como se acostumbra » (selon la coutume).

c'est-à-dire que sur 100 pièces on n'en taxait que 60; les toiles de Westphalie ne bénéficiaient que d'une grâce de $33\frac{1}{3}\%$; les lainages, de 40% , sauf les bayettes ($33\frac{1}{3}\%$); les soieries et les dorures 60% ; le cacao et les épices, 50% ; la cire, les cordages, le goudron, les légumes, les drogues et les sirops, l'argenterie $33\frac{1}{3}\%$; les chapeaux, les gants, les tapis 25% ; il y avait enfin des réductions plus petites encore sur certains articles, $\frac{1}{5}$, $\frac{1}{6}$, ou moins encore⁴³.

Eminente exécuta le bail de 1668 sans respecter la clause de l'égalité entre les ports. Il fit à Cadix des rabais si grands qu'il ne percevait pas la moitié, parfois même pas le tiers de ce qu'il aurait dû percevoir, tandis qu'à Séville il se contentait de faire la faveur réglementaire d'un tiers sur les étoffes et une légère *gracia del pie de fardo*. Nous avons là-dessus divers témoignages : deux mémoires non datés, mais postérieurs à 1668, adressés à l'*Asistente*, ou gouverneur de la province de Séville, par les consuls flamand et allemand et les députés des nations anglaise et française; une délibération datée du 19 mai 1676 du corps municipal ou *cabildo* de Séville, nommant un fondé de pouvoir pour se porter partie au procès des consuls contre Eminente et faire des démarches à la Cour; un mémoire des consuls et députés étrangers, en réponse à un mémoire du fermier de 1680⁴⁴.

43. *Mémoire concernant le commerce de la province d'Andalousie*. Voir également le mémoire joint à la lettre d'Izquierdo du 7 avril 1782. Ce mémoire commet d'ailleurs une erreur sur la nature de la *gracia del pie de fardo* : il la fait porter sur la valeur et non sur la quantité des marchandises. Voici comment on procédait pour calculer les droits : on commençait d'abord par diminuer la quantité de la marchandise en appliquant la *gracia del pie de fardo*, puis on évaluait ce qui restait suivant l'*aforo*; on appliquait ensuite la réduction du *cuarto de tabla*, et sur la somme qui restait on percevait les droits.

44. Séville, A. M. Escribania de Cabildo, t. XI, n° 28, et Sección especial, siglo XVIII, t. XXIX, n° 14.

Il résulte de ce dernier document qu'un commerçant d'Anvers, qui envoyait à Cadix, au Puerto de Santa-Maria et à Séville trois ballots identiques de 100 pièces d'étoffes, payait les droits dans les ports sur 25 ou 50 pièces au plus par ballot, à raison de 22 %, tandis qu'à Séville il payait sur 60 pièces à raison de 33 %. Sans doute pour certains articles les *aforos* étaient plus élevés à Cadix, mais le résultat final, y était tout de même plus favorable. Quant aux articles estimés plus bas à Cadix qu'à Séville, ils bénéficiaient d'un traitement infiniment avantageux. Ainsi les peaux de Moscovie étaient évaluées à Cadix 700 maravédís de vellon et payaient 10 % de droits dont 1/4 en monnaie d'argent, tandis qu'elles étaient évaluées à Séville 1000 maravédís et payaient 20 %. Il en était de même pour de nombreux articles comme les toiles de Bretagne, diverses étoffes de laine (picotes, lamparilles et anacostes) et les rubans de couleur⁴⁵.

Le fermier alléguait pour sa défense que certaines marchandises étaient évaluées plus cher à Cadix qu'à Séville; qu'on payait dans les ports, après l'entrée à la Douane, le droit de *Saca* ou de sortie vers l'intérieur qu'on ne payait pas à Séville; que son bail ne concernait à Cadix qu'un petit nombre de droits, tandis qu'à Séville il les englobait tous, ce qui donnait l'impression qu'il percevait davantage dans cette dernière place. En réalité aucun de ses arguments n'est bien convaincant en face des précisions de ses adversaires. D'ailleurs il laissa échapper un jour l'aveu de ses infractions au bail, quand

45. Certaines toiles de Bretagne, les *bretañuelas*, étaient estimées à Cadix 680 maravedís de vellon et 1.000 à Séville, les picotes respectivement 3.400 et 4.000; les lamparilles 3.400 et 4.500; les anacostes 5.000 et 6.000; les rubans de couleur 4 réaux la livre et 6 réaux.

il déclara que, si l'on faisait à Séville les mêmes rabais qu'à Cadix, les droits ne rapporteraient pas la moitié de ce qu'ils rapportaient⁴⁶. Ces attaques n'empêchèrent pas le Roi de renouveler le bail d'Eminente le 1^{er} janvier 1677 pour quatre ans⁴⁷.

Dans la perception de l'*almojarifazgo de Indias*, à la sortie d'Espagne pour les Indes, la politique d'Eminente avait été la même que dans la perception de l'*almojarifazgo mayor* (entrée en Espagne des marchandises venant d'Europe) : on lui avait demandé de faire sur l'estimation de chaque arrobe (unité de poids) des rabais égaux à Séville et à Cadix, et il avait avantagé Cadix⁴⁸. Aussi en 1666 le *Consulado* de Séville se plaignit de ce qu'un ballot double (*fardo doble*) pour Terre-Ferme payât à Séville 97 pesos de droits, tandis qu'il n'en payait que 21 à Cadix; pour la Nouvelle-Espagne 68 pesos 4 réaux à Séville et 14 à Cadix. Les droits perçus à Séville correspondaient à l'*aforo* ou estimation légale de 5.100 maravédis par arrobe pour Terre-Ferme et de 3.600 maravédis par arrobe pour la Nouvelle-Espagne; mais à Cadix les droits correspondaient à un *aforo* bien inférieur. Cette plainte n'eut pas de suite, car en 1680 la situation n'avait pas changé et d'après un mémoire des consuls et députés étrangers de Séville, nous voyons qu'un ballot à destination de Terre-Ferme payait 80 pesos 1/2 à Séville et 10 pesos 1/2 à Cadix;

46. *Segunda petición de D. Francisco Baez Eminente en respuesta de la de los consules* (1680 (Séville, A. M. Sección especial, siglo XVIII t. XXIX, n° 14).

47. Ce bail est mentionné dans une cédula du Roi de janvier 1679 (A. I. Contratación, 12-6-72/7).

48. Voir sur les difficultés soulevées par la politique des fermiers dans la perception de l'*almojarifazgo mayor* la Supplique du *Consulado* au Roi du 29 mars 1686 qui fait tout un historique de la question. Les détails qui suivent lui sont pour la plupart empruntés (A. I. Cons. de Indias, 151-2-7).

à destination de la Nouvelle-Espagne 7 pesos à Cadix⁴⁹. Comme il s'agit d'un ballot simple les chiffres correspondent à une aggravation des droits perçus à Séville. Le 20 août 1680 le *Consulado* adressa donc une supplique au Roi pour lui rappeler sa plainte de 1666 et obtenir justice⁵⁰.

Il résulte de ce que nous venons de voir que pas plus au point de vue douanier qu'au point de vue maritime la politique de 1666 n'a été exécutée. Jamais l'égalité douanière entre Séville et Cadix à l'entrée ou à la sortie n'a été observée. L'importance commerciale de Cadix n'a donc pas cessé même pendant la période qui va de 1666 à 1680 où elle cesse officiellement d'être l'avant-port de Séville. On pourrait même dire qu'elle s'est accrue à cause de la politique du fermier de la Douane et de la fraude. Quand en 1680 la tête de ligne des Flottes revient à Cadix ce n'est plus un simple avant-port, mais une rivale, que Séville trouve en face d'elle. Dépossédée depuis longtemps au point de vue maritime, elle est menacée au point de vue commercial et ne se maintient

49. Séville, A. M. Sección especial, siglo XVIII, t. XXIX, n° 14.

50. Cette augmentation des droits perçus à Séville est confirmée par une lettre de Villars au Roi du 5 septembre 1680 (A. E. Corr. polit. Espagne, 64, fol. 450). L'ambassadeur écrit : « Le député du commerce de Séville a été écouté favorablement ici. Il a fait voir que depuis l'année 63 les douanes ayant été augmentées de 20 jusqu'à 200 écus par ballot de marchandises qu'on embarque pour les Indes, et quoique l'on embarque le triple de ce que l'on faisait il y a vingt ans, cependant les fermes du Roi ont diminué de plus de moitié, que cette même remontrance ayant été faite en différents temps, sa Majesté avait accordé un rabais considérable des droits, mais que le fermier nommé Eminente les avait toujours perçus sur le même pied et s'était maintenu dans la ferme depuis vingt-sept ans (*sic*) par les présents qu'il faisait à ses ministres. Ce député a été secondé par un autre que la ville de Séville a envoyé au même sujet. Eminente est venu défendre ses intérêts par les mêmes voies. Le conseil a député un ministre sur les lieux. S'il est homme intègre il fera son devoir. Sinon il rapportera cent mille francs de sa commission comme les autres et laissera les choses comme elles sont. »

plus que par la prééminence administrative : c'est toujours chez elle que résident la *Casa de Contratación* et le *Consulado*. Il ne reste plus pour achever la victoire de Cadix qu'à les ôter à Séville. C'est ce que Cadix va poursuivre désormais et arrivera à obtenir au début du XVIII^e siècle.

CHAPITRE IV

LE TRIOMPHE DE CADIX

Dès que Cadix avait commencé à jouer un rôle dans la navigation des Indes, les Sévillans avaient bien prévu qu'elle aurait tendance à sortir des simples fonctions d'un avant-port, pour usurper celles d'une place de commerce. Mais ils n'avaient pu faire autrement que d'utiliser la baie, devant la difficulté que présentait l'entrée de Sanlucar. Cependant le péril croissant d'un transfert du commerce de Séville à Cadix leur avait fait poursuivre le chimérique projet d'arrêter l'essor de leur rivale, et ils avaient cru y parvenir en 1666. L'échec avait été complet. Cadix était restée plus ou moins la tête de ligne des flottes, et, en 1679, on avait dû rétablir les institutions administratives et les privilèges qui en faisaient une place de commerce. En 1680, on lui avait ramené officiellement les Flottes dans sa baie. La lutte allait donc reprendre avec plus d'âpreté entre les deux villes, et elle allait aboutir, au cours d'une dernière phase, au triomphe définitif de Cadix.

Mais si les décisions royales de 1679 et de 1680 avaient rétabli les choses comme elles étaient avant 1664 et 1666, en réalité la situation de Cadix était beaucoup plus forte qu'auparavant. La fraude avait pris en effet

des proportions très considérables. Le mouvement des affaires s'était accru, ainsi que la puissance des étrangers. Le fermier de la Douane était responsable de cette situation et il en profitait. Il maintint plus que jamais sa politique.

Les rabais fondés sur la *gracia del pie de fardo* et le *cuarto de Tabla* semblent ne pas avoir été suffisants pour enrayer la fraude. Dans un mémoire daté de 1680, Eminente l'avoue, et il déclare qu'il a dû changer la forme de l'administration et faire des conventions particulières (*convenios*¹). Que veut-il dire par là ?

Nous avons vu plus haut qu'il avait déjà eu recours en 1663 à une entente directe entre la Douane et les étrangers pour fixer les droits. Mais il s'agit ici d'un autre arrangement, connu sous le nom de *convenio d'Eminente* et qui a duré jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Au lieu de négocier avec l'ensemble des commerçants étrangers pour tous les articles, le fermier conclut des accords limités à certaines marchandises et à certaines nations. C'est ainsi qu'il négocia un accord avec les commerçants français pour les toiles, les chapeaux de castor et les dentelles du Puy; avec les négociants anglais pour les lainages, les épices, les soieries et les dentelles; avec les négociants espagnols pour les soieries et les objets manufacturés du pays. La *gracia del pie de fardo* et le *cuarto de Tabla* représentaient donc une sorte de tarif général, tandis que les Convenios constituèrent des espèces de traités de commerce plus avantageux².

1. *Memorial que ha repartido D. Francisco Eminente a cuyo cargo estan por arrendamiento las rentas de los almojarifazgos...* (Séville, A. M. Sección especial, siglo XVIII, t. XXIX, n° 14).

2. *Mémoire concernant le commerce de la province d'Andalousie* (entre 1743 et 1748) (A. E. Mém. et doc. Espagne, 82, fol. 4-89); Mémoire en français joint à la lettre d'Izquierdo à Floridablanca du 7 avril 1782.

A quelle date apparut cette nouvelle politique ? Le mémoire de 1680 nous permet de dire que c'est avant cette date. Un mémoire français de 1734 nous apprend que c'est après la paix de Nimègue, c'est-à-dire postérieurement au mois d'août 1678. Mais nous avons une lettre de Catalan à Colbert du 27 février 1679 qui annonce la conclusion d'un accord qu'il a fait d'ordre des commerçants français avec le fermier pour fixer les droits sur toutes les toiles de France³. Cet arrangement fut renouvelé dans la suite. Ainsi le 14 juillet 1686, Catalan annonçait un nouvel accord portant cette fois sur toutes les marchandises françaises⁴. Enfin, après Ryswick, en 1698, nous savons par un mémoire français de 1723 que D. Juan Eminente, probablement un fils de D. Francisco, conclut un *convenio* avec les principaux négociants de toutes les nations. Il s'entendit notamment avec les commerçants français Joseph Lanier, Joseph de la Haye et Jean Lambert Fontaine, et un accord fut signé le 24 janvier 1698, dont l'original était conservé à Séville⁵.

(Madrid, A. H. N. Estado, 5042); *Memoria de las bajas que ha ofrecido hacer el Sr D. Francisco Baez Eminente al diputado de la nación inglesa de la ciudad de Cádiz en el despacho de la Aduana de dicha ciudad* (28 mars 1680) (Séville, A. M. Escribania de Cabildo, t. XI, n° 28).

3. *Mémoire pour un projet de traité de commerce avec l'Espagne* (1734) (A. E. Mém. et doc. Espagne, 153, fol. 242); Catalan à Colbert le 27 février 1679 (A. E. consul. Cadix, t. I, fol. 240). Cet accord durait encore en 1685.

4. Catalan à Colbert, 14 juillet 1686 (*ibid.*, Cadix, t. II, fol. 371). Un document espagnol très postérieur (1732) faisait remonter le *convenio* à cinquante ans en arrière, ce qui donnerait la date de 1682. Il est probable que c'est une indication approximative (*Mémoire des Contadores almozarifes* du Puerto de Santa-Maria du 1^{er} octobre 1732, répondant à une enquête sur la pratique de la Douane (Simancas, Superintendencia de Hacienda, 1130). Un autre mémoire de 1782 affirme que le *Convenio* fut conclu en 1689 à la suite de l'échec d'un projet de nouveau tarif officiel (voir le *Mémoire* joint à la lettre d'Izquierdo du 7 avril 1782 déjà cité). Mais ce dernier document n'est pas toujours très sûr.

5. *Mémoire sur le commerce de la Nation française en Espagne en 1723*. (Consul. Mémoires sur le commerce d'Espagne, d'Italie, de Sardaigne, carton n° 8).

Il y eut également un *convenio* spécial pour les marchandises de la Flandre française. Quant aux marchandises anglaises elles furent certainement l'objet d'un accord dès le commencement de 1680 comme l'indique un mémoire espagnol du 28 mars 1680.

Les conditions des *convenios* remplacèrent, pour les articles qui en étaient l'objet, les *grâces* d'autrefois. Voici pour le *convenio* français quel en était le principe : les droits étaient, non plus des droits *ad valorem*, mais des droits spécifiques, perçus à raison de 22 escudos de plata par *frangote* ou ballot de marchandises, pour les toiles ; de 12 escudos par caisse pour les dentelles du Puy ou de Lorraine : de 1 escudo par chapeau de castor et de la moitié pour les demi-castors. Chaque frangote de toile était censé contenir 1200 varres de morlaix larges et étroites ou de rouens de toutes sortes, ou 800 varres de toile de coffre, ou 200 pièces de bretagnes larges, ou 250 de bretagnes étroites, ou 10 pièces, ou 20 demies pièces de créés larges, ou 20 pièces de créés étroites ; chaque caisse de dentelles était censée contenir 300 pièces de 16 varres chacune. Le vin français payait en outre le droit de millones sur les comestibles. De plus les Français profitaient à Cadix de la remise du droit de *saca* (droit de sortie de la Douane vers l'intérieur de l'Espagne). Il leur suffisait de déclarer que les marchandises qu'ils désiraient faire sortir de la Douane étaient pour eux ou pour un port ou une ville espagnole, et on leur accordait un *despacho de remisión* au prix de 10 à 20 piastres suivant l'importance de l'objet, mais sans qu'il y eût de tarif. C'était assez cher mais encore plus avantageux dans certains cas que de payer le droit de *saca*⁶.

6. Mémoire concernant le commerce de la province d'Andalousie (1743-

Le *convenio* anglais ne semble pas avoir été établi sur le même principe, si nous en croyons les propositions faites par Eminente le 28 mars 1680 au Député de la nation anglaise. Le système de la *gracia del pie de fardo* et du *cuarto de Tabla* y était conservé.

Voici ce tarif :

	<i>Gracia del pie de fardo</i>	<i>Gracia en la hoja</i>
Bayettes	25 %	25 %
Etamines, Sempiternes, Sempiternilles, anacostes, bas de laine, chapeaux de castor.	40 %	25 %
Granillas, olandillas, draps, toiles d'Ecosse, cire de toutes provenances	45 %	25 %
Poivre, épiceries	50 %	25 %
Ambre gris	4 réaux par once	
Bas de soie	1 réal de plata par paire (à Séville le double)	
Autres marchandises venant d'Angleterre	40 %	25 %
Toutes marchandises de soie .	70 %	pour tout rabais
Dentelles et olanes	56 %	25 %
Picotes et autres marchandises de Flandres, de Hollande, de Hambourg	40 %	25 %

A la Douane de Séville on accordait une grâce de 10 % *al pie de fardo* et une grâce de 33 % *en la hoja*, qui était ce que le Roi avait ordonné spécialement par ses cédules⁷.

Quant au *convenio* appliqué aux marchandises espagnoles il était le moins avantageux de tous. La preuve en

1748) déjà cité. Le vin français payait en outre le droit de millones sur les comestibles. Dans sa lettre du 14 juillet 1686, Catalan mentionne cette remise du droit de *Saca* qu'il a obtenue en invoquant le traité anglais de 1667. Il indique que ce succès est dû certainement à la démonstration navale que le Roi venait de faire faire à Cadix. Après Ryswick, il fit rétablir ce privilège par un accord avec le duc d'Albuquerque pour Cadix et le Puerto de Santa-Maria (A. E. consul. Cadix, t. III, fol. 252).

7. *Memoria de las bajas que ha ofrecido hacer el Sr D. Francisco Baez Eminente al diputado de la nación inglesa* (déjà cité).

est que le 8 février 1684 une cédula du Roi prescrivit au Conseil des Finances d'envoyer les ordres nécessaires pour qu'on ne fit pas dans les Douanes des grâces plus grandes aux étrangers qu'aux Espagnols⁸.

Le fermier maintint la même politique favorable à Cadix dans la perception de l'*almojarifazgo de Indias* au départ des Flottes. Nous avons vu que ce droit se percevait au poids et qu'on attribuait à l'unité de poids, l'arrobe, une valeur conventionnelle qui variait d'après la destination. Les ballots ainsi tarifés ou *fardos aforados*, contenaient les marchandises de prix, tandis que les caisses ou *caxones toscos* contenaient les objets communs et étaient évalués moins cher. Nous avons vu qu'Eminente avait donné à l'arrobe une valeur moins grande à Cadix qu'à Séville, et qu'à partir de 1666 le Consulado s'en était plaint. Il renouvela sa plainte en 1680. Aussi le 31 octobre de cette année le Roi prescrivit à D. Pedro de Oreytia, subordonné d'Eminente à Séville, et à D. Juan Jimenez de Montalvo, Président de la Contratacion, de s'entendre pour donner au commerce le traitement le plus favorable : on devait percevoir à Séville les droits de sortie sur les étoffes comme on l'avait fait à Cadix, fixer la contenance en arrobes du fardo double ou simple selon l'usage de Cadix, qui était le plus avantageux, et la valeur de l'arrobe à 21 pesos pour les fardos de marchandises précieuses (*fardos aforados*). En particulier on devait suivre ces règles pour la flotte de Terre-Ferme du marquis de Brenes en attendant qu'on prît une résolution définitive pour l'avenir.

Ce document nous laisse voir que dans la pratique régnaient certaines habitudes qui devaient conduire à

8. Madrid, A. H. N. Consejos Suprimidos, 3096 E, Libro registro de resoluciones de S. M. (1683-1708).

une nouvelle méthode de calcul des droits, reposant non plus sur le poids, mais sur le volume des ballots. Qu'est-ce en effet que cette distinction entre les *fardos dobles* et *sencillos*, sinon qu'on estimait leur poids à l'œil, comme on le faisait déjà, paraît-il, depuis longtemps pour les *caxones toscos*, emballages moins délicats, réservés aux marchandises communes ? Suivant qu'un *fardo* était dit *doble* ou *sencillo* (simple), son poids, que l'on ne prenait pas le temps de vérifier était estimé à tel ou tel chiffre d'arrobes. Il est probable que les rabais portaient autant sur le chiffre du poids que sur la valeur. Nous retrouvons là les deux principes de rabais sur la quantité et sur la valeur dont nous avons déjà noté l'application dans la *gracia del pie de fardo* et le *cuarto de Tabla* pour l'*almojarifazgo mayor*.

Lors du départ de la flotte du marquis de Brenes pour Terre-Ferme en 1681, et pour appliquer cette cédula de 1680 qui faisait bénéficier Séville du tarif avantageux de Cadix, on eut recours à un procédé expéditif qui s'inspirait de ces habitudes : pour la première fois officiellement, on fixa les droits d'après le volume des *fardos* au lieu de leur poids⁹. Pour chaque *palme cubique* on paya 1 réal de plate. Un *fardo* devait jauger 170 palmes cubiques en moyenne, et s'il était plus grand ou plus petit on élevait ou on abaissait les droits en proportion. Les ferrures, clous et marchandises de peu de valeur n'étaient pas soumises à ce tarif. On fit cela pour ne pas retarder le départ de la Flotte et sans que cela pût servir de précédent.

9. Voir la lettre du Consulado de Séville au Roi du 29 mars 1686 (A. I. Consejo de Indias, 151-2-7). Voir aussi la lettre datée du même jour de D. Pedro de Oreytia, Président de la Contratacion qui indique la date de 1681 comme le début de la perception par *palme cubique*. Cela se fit du consentement d'Eminente et malgré Oreytia (*ibid.*).

Le bail d'Eminente expira peu après et ce fut D. Gaspar Ruiz Diaz qui le reprit. Il eut vis-à-vis de Séville exactement la même politique. Aussi en 1682 le Consulado s'adressa encore au Roi pour faire maintenir les droits sur chaque fardo à Séville au même tarif qu'à Cadix. Le 3 juin 1682 le Roi ordonna qu'il en serait ainsi pour la Flotte qu'on préparait sous D. Diego Fernández de Zaldivar à destination de la Nouvelle-Espagne; on devait donc payer 14 pesos par *fardo doble*. Mais ce n'étaient là que des faveurs temporaires. Séville chercha à les consolider; le Consulado ayant prêté au Roi 412.000 pesos cette année-là, demanda, entre autres conditions que les droits de sortie pour les Indes fussent toujours perçus dans la forme usitée pour les Flottes de Terre-Ferme et de Nouvelle-Espagne qu'on vient de citer. Le Roi accepta le 25 juillet 1682.

Mais le fermier, D. Gaspar Ruiz Diaz, prétendit lever à Séville pour la Flotte de Nouvelle-Espagne, 1 réal de plate par palme cubique, comme on avait fait pour les Galions de Terre-Ferme du marquis de Brenes. C'était vouloir aggraver les droits. En effet nous avons vu que les marchandises étaient estimées différemment suivant qu'elles allaient à Terre-Ferme ou en Nouvelle-Espagne; l'arrobe valant 5.100 maravedis dans le premier cas, 3.600 dans le second. Le droit de 1 réal de plate par palme cubique avait été fixé pour une flotte de Terre-Ferme et probablement par équivalence avec les droits perçus au poids suivant *l'aforo* de 5.100 maravedis l'arrobe. Percevoir 1 réal de plate pour la Nouvelle-Espagne revenait donc à augmenter les droits. Le Consulado protesta et le 17 décembre 1682 le Roi ordonna au fermier de percevoir les droits par palme cubique, s'il le voulait, mais en tenant compte de la diffé-

rence d'évaluation qu'on avait toujours observée entre les chargements pour Terre-Ferme et ceux pour la Nouvelle-Espagne.

D. Martin de Vera succéda à Gaspar Ruiz et il ne fut pas plus favorable à Séville, lors du départ pour Terre-Ferme en 1684 des Galions de D. Gonzalo Chacon. Sur la plainte du Consulado, D. Pedro de Oreytia, devenu Président de la Contratacion, ordonna que le fermier perçût à Cadix suivant le poids, à raison de 21 pesos le *fardo doble*, et à Séville suivant le volume à raison de 1 réal de plate par palme cubique. Le précédent de 1681 tendait donc à créer une tradition en faveur de la perception suivant le volume, du moins à Séville. C'était un avantage pour cette ville, car les formalités douanières en étaient plus faciles.

En 1686 nouvelles difficultés. C'était alors Eminente qui avait repris le bail de la Douane. Il imagina un nouveau système pour contrôler rigoureusement le trafic à Séville : il exigea des marchands qu'ils vinssent dans le délai de quinze jours enregistrer à la Douane toutes les marchandises qu'ils avaient en magasin et les faire plomber pièce par pièce. Ce fut un *tolle* général, car il fallait défaire les emballages et perdre un temps précieux. En outre c'était une nouveauté qui aboutissait à faire payer les droits très exactement sur le contenu des ballots, tandis que les méthodes précédentes, au poids ou au volume, laissaient toujours quelque marge à la dissimulation. Les consuls étrangers et le *Cabildo* ou corps municipal, s'unirent pour faire un procès au fermier devant l'*Asistente* ou gouverneur de la province, lequel était juge conservateur de tous les procès concernant l'*almojarifazgo*. Eminente réduisit ses prétentions à la marque de tous les ballots et caisses qui se trouvaient

chez les commerçants, sans qu'on fût obligé de les ouvrir. C'était tout de même une complication qui n'existait pas à Cadix et par où se révélait de nouveau l'hostilité du fermier à l'égard de Séville. Cela risquait en outre de retarder le départ pour la Nouvelle-Espagne de la Flotte de D. Joseph Fernández de Santillan qu'on préparait.

Aussi le Consulado chercha-t-il à s'entendre avec le fermier, et il lui demanda de percevoir les droits sur le pied de ceux qu'on avait levés en 1682 sur la Flotte de Nouvelle-Espagne de D. Diego Zaldivar. Le 19 mars 1686 Eminente répondit qu'il était impraticable de percevoir à Séville les droits par palme cubique et qu'on devait les percevoir au poids, comme on le faisait autrefois. Le Consulado fit alors savoir au Roi que dans ces conditions il ne pouvait assurer l'expédition de la Flotte. Le registre et la marque des marchandises exigés par le fermier, le refus de percevoir les droits d'après le volume des ballots, tout cela devait aboutir à décourager les *cargadores* de Séville, car les formalités étaient ainsi plus compliquées qu'à Cadix, et la perception des droits qui en était rendue plus stricte les grevait davantage. Nous ne savons pas comment l'affaire fut résolue.

Mais le procédé de perception d'après le volume, qui s'était introduit exceptionnellement en 1681, et que Séville essayait de rendre permanent, finit, au dire d'Antunez, par être employé d'une façon courante en 1695 jusqu'en 1698. A partir de cette date on paya les droits d'après le nombre des pièces, contenues dans chaque ballot, sans qu'on spécifiât leur longueur ni leur valeur. Cela dura jusqu'à 1707 date à partir de laquelle on revint à l'évaluation par palme cubique. Le *palmeo*,

comme on l'appela ne fut réglementé dans le détail que par le tarif de 1720¹⁰.

Ainsi dans les vingt dernières années du xvii^e siècle, la place de Cadix, constamment favorisée par les fermiers de la Douane, fit à Séville une concurrence victorieuse. La métropole andalouse lutta désespérément. En 1684, ruinée par des inondations elle s'adressa au Roi, et elle profita de cette circonstance pour demander le retour du commerce dans le Guadalquivir et la suppression de la Douane et du Juzgado de Indias à Cadix. La Casa de Contratacion qui siégeait à Séville, appuya cette demande, mais le dossier, transmis au conseil des Indes, ne reçut pas de réponse.

Alors le comte de Calzada, Président de la Contratacion, lança l'idée d'approfondir le chenal dans la barre de Sanlucar (fin 1687), et le Roi donna l'ordre d'exécuter les travaux. Un général des Galions, D. Pedro Corbet, se mit à la tête d'un mouvement de souscription à Séville pour recueillir l'argent nécessaire, mais le Roi ne donna rien. On commença les travaux en 1688 : « On fait, écrivait à Seignelay le marchand malouin de La Lande-Magon, un quai de 3000 pieds de long et de 100 de large pour resserrer l'entrée et empêcher la mer de s'étendre, et pour qu'il y ait plus de fond¹¹ ». Le consul français de Cadix, Catalan, écrivait à Seignelay le 19 juillet 1688 que le travail devait durer plus de deux ans, et de La Lande-Magon le 15 septembre, qu'il ne serait pas achevé

10. Antunez, parte IV, art. III, p. 246.

11. De La Lande-Magon à Seignelay le 13 juin 1688 (Paris, A. N. Marine, B7, 495). Il ajoutait : « J'ai écrit à celui qui est commis par le Roi d'Espagne pour la conduite de cette entreprise de m'informer de ce qui s'y passe et de l'opinion qu'il en a et, comme il est de mes amis, j'espère que j'en aurai des nouvelles certaines dont je prendrai la liberté de rendre compte à Votre Grandeur. »

avant dix ans et qu'on doutait du succès¹². Il avait raison : on travailla jusqu'en 1699 et le résultat fut déplorable. Bien qu'on eût agrandi le bras du *Muelle* d'environ 450 pieds et qu'on eût dépensé 150.000 pesos, le courant devint plus rapide, les eaux se détournèrent vers la rive opposée et ne prirent aucune profondeur.

En même temps le Consulado de Séville offrit de prendre à sa charge, outre l'*Haberia*, le paiement de tous les droits de sortie d'Espagne sur les marchandises et les fruits, des droits à l'entrée des Indes (alcabalas de Porto-Bello), des droits de sortie du Royaume sur les fruits et marchandises qu'on rapporterait des Indes. Ainsi le commerce serait entièrement libre entre l'Espagne et les Indes ; on se passerait des fonctionnaires du Roi ou des fermiers, et le Consulado répartirait cette charge entre les commerçants. Ainsi il pensait couper court aux intrigues du fermier qui avait constamment poussé le commerce vers Cadix. Le 7 août 1688 le conseil des Indes émit un vis favorable et le Roi le suivit. Le Consulado, près de toucher au but, nomma des députés pour négocier l'accord avec le Roi ; mais tout fut retardé par des questions de procédure jusqu'en 1695. Cette année-là l'affaire fut remise par le conseil à une commission de trois membres comprenant le Fiscal du conseil des Indes, D. Francisco Camargo et D. Manuel Garcia Bus-

12. Catalan au Secrétaire d'Etat des Affaires étrangères, 19 juillet 1688 (A. E. consul. Cadix, t. III, fol. 135). Catalan était d'ailleurs sceptique sur les résultats du transfert du commerce à Sanlucar pour la répression de la fraude. Il ajoutait : « Il n'y aura pas plus de difficulté de transporter à bord de nos navires les retours, car il y a des gens du pays qui s'en mêleront. La seule difficulté sera de sortir sous le canon du Château. Mais cela supposerait qu'ils visiteraient les vaisseaux, ce qui est improbable à moins d'une prochaine guerre. » Cette opinion laisse voir que la controverse de Séville contre Cadix était une affaire de pure rivalité locale sans influence possible sur l'intérêt public. V. de La Lande-Magon à Seignelay le 15 septembre 1688 (Paris, A. N. Marine, B7, 495).

tamente, mais les choses traînèrent encore. Enfin en 1698 D. Manuel Garcia Bustamente fit un rapport disant qu'on lui avait ordonné de ne plus s'en occuper¹³.

Cela prouve que l'opinion des gens de Madrid inclinait de plus en plus en faveur de Cadix. Il semble qu'à la fin du xviii^e siècle l'idée de transférer à Cadix la Casa de Contratacion et le Consulado de Séville était dans l'air. On en parlait à Cadix¹⁴. La cause de Séville n'était donc pas très populaire. Le projet se précisa en 1701. Les Dix-Sept Corporations (gremios) de Séville envoyèrent pour protester un mémoire au Cabildo de Séville, faisant valoir la décadence du commerce sévillan dont étaient responsables les étrangers de Cadix et du Port-Sainte-Marie¹⁵. Ce mémoire fut transmis au Roi accompagné

13. *Extracto hecho en la Secretaría del Consejo de Indias* (déjà cité. Rapport de Bustamente en 1701). Séville ne se lassa pas de protester (v. Mémoire au Roi du 4 septembre 1691 (Séville, A. M. Procura mayor, t. I). Une copie en existe à Paris (A. E. Corr. polit. Suppl. Espagne, 8, fol. 246).

14. Voir la proposition de D. Juan de Orta, regidor de Cadix, en 1697 (Cadix, A. M. xviii^e siècle, t. LIII, fol. 195 et suiv. Procès-verbaux des séances de la municipalité). Il propose la création d'un consulado réduit à Cadix. L'idée avait déjà été exprimée en 1693. Un mémoire de Séville de 1726 prétend qu'en 1700 certains étrangers offrirent « des millions » pour obtenir le transfert des tribunaux à Cadix (Séville, A. M. Procura mayor de Sevilla, t. III, n° 5).

15. Voici le titre de ce mémoire : *Representación, manifiesto, exclamaciones y suspiros que hacen y dan los 17 gremios de los mercaderes unidos, sus artes, oficios, debajo de la protección de la emperatriz del Cielo y tierra, Maria Santísima, Nuestra Señora, del título de la Estrella, su única patrona, al Ilustrísimo Cabildo y regimiento de la siempre muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, sobre el atraso en que se hallan, causando los extranjereros, quienes se han apoderado de todo género de comercio en grande perjuicio de la Real Hacienda, de los artes y oficios de España, y para que se restablezcan hacen suplica à S. I. que ademas de las leyes del Reyno se de uso a las reales cédulas que a su favor tienen dichos 17 gremios*. S. date, impr. 88 pages. Il est précédé de l'approbation d'un certain nombre de personnages ecclésiastiques, datée du 28 décembre 1700 (Séville, A. M. Sección especial, xviii^e siècle, t. XIV, n° 2). Le 31 mai 1701 la municipalité de Séville jugea bon de transmettre le mémoire des gremios au Roi avec une adresse (voir *ibid.*). Voir aussi Matute y Gaviria, *Adición à los Anales de Sevilla* (mss.) à la Bibliothèque Colombine, t. I, p. 14.

d'une adresse et d'un rapport sur les sondages effectués dans l'estuaire du Guadalquivir, et il concluait au retour du commerce à Séville au lieu de Cadix. Le dossier fut remis le 29 juin à D. Manuel Garcia Bustamente qui conclut que, si l'on n'arrivait pas à améliorer l'entrée de Sanlucar il faudrait rapprocher de Cadix la Casa de Contratacion et la transférer par exemple à Puerto-Real, au fond de la baie. Telles furent les conclusions au nom du Conseil des Indes, de la consulte du 30 janvier 1702¹⁶.

On donna donc l'ordre au Président de la Casa de passer à Sanlucar avec D. Pedro Fernández Navarrete et l'amiral D. Antonio de Gastañeta, des pilotes et des députés de Séville et de Sanlucar, pour faire un sondage du fleuve, évaluer le tonnage possible des navires, et examiner les travaux à faire. L'opération fut en effet exécutée, et le 22 octobre Navarrete remit son rapport mais aucune résolution ne fut prise.

Le temps passa. L'autorité royale, toujours indécise se montrait hostile à tout changement, en faveur soit de Séville, soit de Cadix, quand en 1717 le cardinal Alberoni prit enfin une résolution importante. En janvier 1717, Séville avait fait une nouvelle démarche pour obtenir la suppression de la Douane et du Juzgado de Cadix¹⁷. Albéroni prit conseil de divers personnages, qui tous étaient pour Séville sauf un, l'amiral D. Andrés de Pez, gouverneur du conseil des Indes, et qui était

16. *Extracido hecho en la Secretaria del Consejo de Indias*. Les détails qui suivent sont également empruntés à ce document.

17. Cette instance est du 13 janvier 1717 (voir Séville, A. M. Procura mayor, t. II, n° 19). Elle a été provoquée par les démarches de quelques Gaditains à la cour pour faire donner à Cadix des tribunaux semblables à ceux de Séville. Séville proteste et demande par contre la suppression de la Douane des Indes et du Juzgado.

originaire de Cadix. Son action fut si efficace sur le cardinal, qu'il le décida à ordonner le transfert de la Casa de Contratacion et du Consulado, là où était le commerce, c'est-à-dire à Cadix¹⁸.

Alberoni était un étranger, qui voyait peut-être les choses avec une plus grande liberté d'esprit sans s'embarrasser des traditions. Il inclina du côté de la raison et de la logique. Cela n'empêcha pas Séville d'insinuer plus tard après sa chute qu'il avait dû se laisser acheter par les étrangers. Pez fut requis par le Roi en 1720 d'exposer quelles avaient été les raisons du transfert de 1717; on lui demanda notamment s'il n'y avait pas eu quelque rapport des commerçants étrangers de Cadix. Pez, dont l'honnêteté était bien connue, répondit qu'on ne lui avait jamais montré aucune lettre ni aucun rapport de commerçant étranger de Cadix ni d'aucun citoyen de cette ville, et que, s'il y en avait eu, le cardinal avait dû garder la chose pour lui. Il nous est naturellement impossible de résoudre cette question¹⁹.

Le décret qui ordonnait le transfert est du 12 mai 1717²⁰. Le Roi réunissait entre les mains d'un *Intendant général de la Marine d'Espagne* l'administration de la Marine militaire et la charge de préparer les Flottes et les Galions qui jusque là incombait à la Casa de Contrata-

18. Castro, *Vida del almirante D. Andrés de Pez*, p. 37 et suiv.

19. L'incident est rapporté par Séville dans un mémoire imprimé qu'elle adressa au Roi en 1726 (Séville, A. M. Procura mayor, t. III, n° 5). Le mémoire rapporte que dès 1700 certains étrangers avaient déjà offert des millions de pesos au Roi pour transférer la Contratacion et le Consulado à Cadix.

20. On le trouve dans *Recopilación de diferentes resoluciones y órdenes de Su Majestad, consultas, informes y dictámenes de tribunales, ministros y generales, representaciones de Sevilla y de Cádiz... sobre si la Casa de Contratación, el Consulado y la Tabla y Juzgado de Indias debe residir en Sevilla, Cádiz o en otra parte...* Impr. Madrid, 92 pages avec un index (Séville, A. M. Procura mayor de Sevilla, t. II, n° 20, p. 2).

cion. Vu la réduction des attributions de cette dernière, il réduisait son personnel, et pour éviter les retards dans les affaires et mettre le tribunal à la portée des justiciables, il ordonnait son transfert à Cadix. Le Consulado suivit la Casa à Cadix et son personnel fut également réduit. Des trois consuls deux devaient être membres de la corporation des *Cargadores* de Séville, un de celle de Cadix. Il devait y avoir deux députés sévillans, siégeant à Séville pour l'expédition des affaires du Consulado dans cette place. Ce fut D. José Patiño, Président nouvellement nommé de la Contratacion, qui fut chargé en même temps de l'Intendance générale de la Marine.

La position de Séville fut encore atteinte en 1720 à propos du droit qu'elle avait de charger sur la Flotte les fruits de son territoire. Jusque là il avait été entendu que un tiers du tonnage devait être réservé aux *fruits* de l'Andalousie et, dans ce contingent lui-même, Séville avait droit aux deux tiers. En 1720 lors du départ de la Flotte de Nouvelle-Espagne, un ordre royal vint, qui réduisit au quart le tiers réservé aux fruits, sous prétexte que les propriétaires de vignes et d'oliviers ne l'utilisaient pas. Les propriétaires de navires eurent en outre le choix entre deux sortes de fruits, ceux que chargeaient les propriétaires andalous et ceux qu'eux-mêmes achetaient sur le marché et transportaient sur leurs vaisseaux à leur compte. C'est ainsi que les eaux-de-vie étrangères vinrent concurrencer aux Indes celles d'Espagne. La culture espagnole ressentit ce coup²¹.

21. Mémoire de Séville en 1726, § VI. Voir aussi le *Resumen o extracto de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz... y otros puntos expuestos à la Majestad del Sr D. Luis I^{er} en su real Gabinete* (Madrid, A. H. N. Estado, 2, 933) (se trouve aussi à Séville A. M. Procura mayor t. III, n° 3); *Representación de Sevilla sobre el comercio antiguo de aquella ciudad* (1722), § 13 (Estado, 2, 933, Madrid, A. H. N.).

Alberoni tomba en décembre 1719. Pez cessa d'être gouverneur du conseil des Indes, Patiño, mal vu, dut abandonner l'Intendance de la Marine et la Présidence de la Contratacion²². Ce fut une belle occasion pour Séville pour reprendre son éternelle rivalité avec Cadix. L'amiral D. Manuel Lopez Pintado fut envoyé par elle à Madrid pour défendre ses intérêts²³. Le 8 mars 1720 Philippe V fit demander à Pez et à Patiño les raisons qu'on avait eues pour effectuer le transfert de 1717, et si ne s'était pas exercée quelque influence étrangère. Cette question en disait long sur les dispositions du gouvernement et le changement des esprits. Le 12 mars le Roi ordonna au nouveau Président de la Contratacion D. Francisco Varas, de faire procéder à un sondage de l'estuaire et du cours du Guadalquivir jusqu'à Séville par le moyen d'un ingénieur et de plusieurs pilotes et en présence des députés des villes intéressées. D. Francisco chargea de ce soin D. Salvador de Olivares, commissaire ordonnateur de la Marine, D. Alberto Mienson et D. Miguel Sanchez Tamaraz, ingénieurs, auxquels se joignirent des représentants des trois villes de Séville, Cadix et Sanlucar, deux pilotes de haute mer, et six personnes connaissant bien la barre²⁴. Le rapport fut remis le 1^{er} décembre. Mais Pez rentra en grâce en janvier 1721. Il fut nommé président du Conseil des Indes et secrétaire d'Etat de la Marine et des Indes. Il en annonça la nouvelle avec joie à la ville de Cadix le 14 janvier²⁵.

22. Castro, *Vida del almirante D. Andrés de Pez*, p. 45.

23. Guichot, t. IV, p. 319.

24. Guichot, t. IV, p. 328. Il suit généralement le mss. de Matute y Gavia, *Adición a los anales de Sevilla*. Voir l'ordre du 12 mars 1720 dans *Recopilación de diferentes resoluciones...* déjà citée. Le rapport sur le sondage, daté du 1^{er} décembre 1720 se trouve à la suite.

25. Castro, p. 52.

Son retour rendit courage à Cadix et elle chercha à en profiter pour compléter sa victoire. En cette année 1721 arriva le moment de renouveler le Prieur et les Consuls du Consulado. Nous avons vu que le décret de 1717 avait maintenu le lieu d'élection des consuls à Séville; Cadix tenta de le faire transporter chez elle sous le prétexte que le Consulado y siégeait et que le commerce y était concentré. Mais Séville obtint par le décret du 6 décembre 1721 que rien ne fût changé²⁶. D'ailleurs l'action qu'elle avait entreprise auprès du Roi après la chute d'Alberoni se développait : après le sondage de 1720 qui avait été un succès pour elle, elle avait réclamé une expérience dans l'estuaire du Guadalquivir. Comme l'ingénieur Mienson voyageait sur les Galions, elle ne put avoir lieu. Séville s'entêta, envoya un député à la Cour, qui obtint en 1722 qu'on remit en question le transfert de 1717²⁷.

Le Roi chargea le marquis de Miraval, gouverneur du Conseil, de réunir une Junta pour étudier la question (16 juillet 1722). Elle comprit sous la présidence du Marquis de Miraval, D. Andrés de Pez, le Comte de Torre-Hermosa, D. Jacinto de Arana, D. Diego de Rojas, D. Francisco de Aperregui, D. Miguel Nuñez, D. Joseph Patiño, D. Francisco de Varas, D. Jerónimo de Ustariz, secrétaire et les deux députés de Séville et de Cadix, le marquis de Tous et D. Francisco Marcos Lopez de Villamil. La junta travailla du 3 octobre à la fin de décembre et elle remit son rapport le 31 décembre 1722. Sur

26. Guichot, t. IV, p. 331.

27. *Resumen o extracto de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz...* déjà cité.

28. *Resumen o extracto* déjà cité. Voir le texte des différents avis des membres de la Junta et celui de la consulte du 31 décembre dans Séville, A. M. Procura mayor, t. II, p. 24-27, t. III, p. 2.

la question essentielle du transfert des tribunaux, huit de ses membres s'étaient prononcés pour Séville et quatre pour Cadix : c'étaient Pez, Patiño, le député de Cadix et D. Jacinto de Arana. Sur certains points accessoires les avis avaient été partagés plus également²⁸. Quelques mois après Cadix perdait un de ses plus solides appuis : Pez mourait le 9 mars 1723²⁹.

Restait à confirmer les conclusions de la Junte au moyen de l'expérience que Séville avait demandée dès 1720. Le 30 juin 1723 le Roi ordonna à l'amiral D. Manuel Lopez Pintado d'entrer dans le chenal de Sanlucar avec un navire de 800 tonneaux et de 60 canons, allant de Chipiona à Bonanza et revenant ensuite à Cadix. Il devait emmener avec lui un officier de la marine royale et un écrivain. On choisit le navire *Nuestra-Señora de Begoña* que l'on chargea de sable de manière à lui donner le tirant d'eau d'un navire chargé d'artillerie et de marchandises. Le 6 septembre l'amiral remit les procès-verbaux de l'expérience. Elle était favorable, mais sa sincérité fut contestée par Cadix. La junte conclut cependant au retour des tribunaux à Séville, à la suppression de la Douane de Cadix, à l'obligation pour les étrangers d'aller faire enregistrer leurs marchandises à Séville, à l'établissement de droits égaux dans toutes les douanes, et de faveurs égales aux Espagnols et aux étrangers dans la perception des droits. Enfin les étrangers résidant en Espagne ne devaient pas avoir le droit de s'approcher de la côte à moins de vingt lieues³⁰. Le privilège du

29. Castro, p. 83.

30. Cette prescription faisait revivre une vieille loi de 1623 tombée en désuétude, décrétée par Philippe IV à une époque où on se préoccupait de repeupler l'Espagne : les étrangers pouvaient s'établir dans le pays mais pour la sûreté de l'Etat on leur interdisait de résider à moins de vingt lieues des côtes. C'est dans un mémoire du 13 janvier 1717 que

tercio de buque devait être rendu à Séville. Le tonnage des navires des Indes devait être limité à 624 tonneaux et le nombre de leurs canons à 50³¹. C'était revenir à la situation de 1666, c'était remonter le courant de l'évolution du commerce accomplie depuis plus de cinquante ans.

L'abdication de Philippe V en janvier 1724 vint retarder la résolution du gouvernement. Séville adressa aux ministres formant le *Cabinet* de D. Luis I^{er} un résumé de ses efforts et des conclusions auxquelles on était arrivé³².

Mais le Roi mourut le 31 août 1724, et Philippe V reprit la couronne. Il signa enfin le 21 septembre 1725 le décret tant attendu par Séville depuis 1722. Séville recouvrait la Casa de Contratacion et le Consulado; on lui rendait le *tercio de buque* qu'elle devait partager comme autrefois avec Cadix et les Ports, les droits devaient être égaux dans toutes les Douanes; l'exportation des laines, des huiles et autres produits de la terre devait se faire conformément aux lois³³.

Le décret du 21 septembre 1725 ne fut pas exécuté. On était en train d'expédier les ordres de détail et les nominations de fonctionnaires qu'il entraînait, quand Cadix utilisa la faveur croissante de Ripperda et le changement qui survint dans le ministère par suite de sa nomination comme premier ministre. Séville préten-

Séville a invoqué pour la première fois cette vieille loi. Elle fut invoquée encore par certains de ses partisans dans la junte de 1722. On la discuta encore en 1726, mais jamais sauf dans cette consulte de la junte, elle n'a été sérieusement prise en considération.

31. *Resúmen o extracto* déjà cité. Le procès-verbal de l'expérience de Lopez Pintado se trouve dans Séville, A. M. Procura mayor de Sevilla, t. II, n° 29.

32. Ce *Resumen o extracto de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz...* se trouve dans Madrid, A. H. N. Estado, 2, 933.

33. *Resumen o extracto*, déjà cité. Voir le décret de 1725 dans Guichot, 2^e partie, XVIII^e siècle, p. 164.

dit que celui-ci fut influencé par un commerçant étranger de Cadix et qu'il aurait cherché à faire donner la Présidence de la Contratacion et l'Intendance de la Marine à un Génois D. Pedro Moreno³⁴. Nous n'en avons pas la preuve, mais il est certain que Ripperda était partisan de Cadix et qu'il agit auprès du Roi à partir du début de 1726 pour faire suspendre l'exécution du décret de 1725. Le Roi consentit à entendre de nouveau les arguments de Cadix et le député de cette ville, D. Francisco Manuel de Herrera, remit un mémoire sur ce sujet. Une fois de plus, tout était remis en question. Le 10 avril 1726 Ripperda communiqua à Séville le mémoire de Herrera en lui demandant d'y répondre le plus tôt possible, ce qu'elle fit aussitôt³⁵. Ripperda fut renvoyé en mai 1726, mais il fut remplacé par Patiño, l'un des auteurs du transfert de 1717, et l'on ne parla plus de l'exécution du décret de 1725.

Cadix restait donc maîtresse de la situation : elle conservait le commerce et la navigation des Indes, le siège de la Contratacion et du Consulado. Séville gardait seulement un juge délégué par la Casa, comme il y en avait eu autrefois à Cadix et le privilège de nommer deux consuls sur trois. Elle avait aussi la plus grande part du *tercio de buque* pour écouler les *fruits* de son territoire. Cette faveur lui avait été rendue en 1721. Mais ses adversaires cherchèrent à la dépouiller de ce qui lui restait.

Il semble qu'il faille chercher l'origine de cette nou-

34. Mémoire de Séville en 1726 (Séville, A. M. Procura mayor, t. III, n° 5).

35. Cela ressort des documents suivants : *Respuesta que da un leal y fidelísimo vasallo de S. M. el Rey nro Sr y vecino de Sevilla... a un su amigo que le remitió el último memorial dado a nombre de la ciudad de Cádiz por su diputado D. Fco Manuel de Herrera...*, impr. s. d. (Madrid, A. H. N. Estado, 2, 933). Mémoire de Séville en 1726 déjà cité.

velle attaque non à Cadix mais dans les petits ports de la côte et villes de la zone maritime. Le *tercio de buque* était partagé entre Séville, qui en avait les deux tiers, et Cadix unie aux autres ports qui en détenaient un tiers. Cadix semble avoir accaparé peu à peu toute la part qui revenait aux villes de la côte, si bien que celles-ci ne pouvaient pas bénéficier du *tercio de buque* pour embarquer les fruits de leur terroir sur la Flotte. Elles protestèrent, et en 1738 elles obtinrent une *ejecutoria*, c'est-à-dire un ordre du Roi, qui précisait qu'elles auraient le droit de charger des fruits sur la Flotte dans le contingent de Cadix quand celle-ci n'arriverait pas à l'utiliser. Il n'y avait pas là de quoi satisfaire les Gaditains qui s'efforcèrent de faire retomber sur la part de Séville le tonnage à réserver aux villes de la côte³⁶.

La chose apparut pour la première fois en 1741. Cette année-là le Roi fit un traité avec un nommé Agustin Ramirez, à charge pour lui d'approvisionner de *fruits* la Nouvelle-Espagne, à l'exclusion des propriétaires de l'Andalousie. Dans quelle mesure était-il tenu de répartir ses achats suivant le contingentement traditionnel, c'est ce que nous ne savons pas. Il est probable qu'il conservait une certaine liberté, car il offrit spontanément à Jerez, un arrangement pour lui acheter ses fruits. Jerez se serait trouvée ainsi assurée de vendre ses produits, ce qui n'était pas le cas pour Séville. Le contrat Ramirez souleva tant de protestations qu'il fut dénoncé, mais on avait pu voir à cette occasion se manifester la tendance des propriétaires de la côte. On le vit plus net-

36. Mémoire de Séville au Roi sans titre et sans date (postérieur à 1742) (Séville, A. M. Procura mayor, t. II, n° 23). Il reproduit en partie un mémoire de 1742 intitulé *La ciudad y comercio de Sevilla al Rey, 1742* (publ. par Guichot, 2^e partie, xviii^e siècle, p. 160 et suiv.). Les détails qui suivent sont empruntés à ce document.

tement l'année suivante où un effort fut fait pour enlever à Séville la moitié du contingent réservé à ses fruits pour en faire bénéficier Jerez, Sanlucar, Port-Sainte-Marie et autres villes de la côte évincées par Cadix.

En même temps on chercha à ôter à Séville la moitié des voix pour l'élection des consuls du Consulado et l'on se proposait de faire transporter à Cadix les archives de la Contratacion. La réforme de 1717 avait décidé que, sur les 30 voix qui éalisaient le Prieur et les Consuls, 20 seraient attribuées à des commerçants Sévillans et 10 à des Gaditains. En 1742 on voulut réduire Séville à 10 voix en en donnant 10 aux villes de la côte et 10 à Cadix. Ainsi le Consulado aurait été l'émanation d'une majorité de commerçants de la côte et l'influence de Séville aurait été réduite. Les élections, au lieu de se faire dans la métropole andalouse se seraient faites à Sanlucar³⁷.

Cette proposition, faite par Cadix, rencontra assez de faveur au Conseil des Indes. Séville envoya en 1742 un mémoire pour se défendre et pour réclamer l'exécution du décret de 1725, qui lui rendait sa situation d'autrefois et qui avait été suspendu par Ripperda. En 1743, les commerçants sévillans, inquiets des efforts répétés de Cadix, mobilisèrent en leur faveur le Chapitre de la Cathédrale, l'Archevêque et la Municipalité. Mais en 1744 le Roi finit par décider que Séville n'aurait que dix voix et n'élirait qu'un consul, le deuxième serait nommé par les dix voix gaditanes, et le troisième serait nommé alternativement par Jerez, Sanlucar et Port-Sainte-Marie³⁸. Les choses restèrent en cet état jusqu'en 1784. A cette époque, depuis le 12 octobre 1778 le com-

37. *Ibid.* Voir aussi Guichot, t. IV, p. 364, et Matute y Gaviria, t. II, p. 49.

38. *Ibid.* Voir aussi Castro, p. 497.

merce des Indes était permis à un grand nombre de ports, les institutions commerciales adaptées au régime de monopole se trouvèrent insuffisantes. Tout port autorisé à trafiquer avec les Indes aurait donc pu prétendre à avoir une organisation consulaire semblable à celle de Cadix. Séville en profita. On créa pour elle un Consulado indépendant de celui de Cadix, comprenant un prier, deux consuls, 10 conseillers, un secrétaire-écrivain un contador et un trésorier³⁹. Mais à cette date le commerce américain a déserté depuis longtemps la vieille métropole andalouse.

39. Voir le texte de la cédule du 24 novembre 1784 dans Séville, A. M. Escribania de Cabildo, siglo XVIII, t. XLVIII.

CHAPITRE V

LA NAVIGABILITÉ DE L'ESTUAIRE DU GUADALQUIVIR

Etant donnée l'importance qu'a revêtue la question de la navigabilité du Guadalquivir dans les discussions entre Séville et Cadix, il importe de l'examiner de façon plus détaillée. Voici comment sont disposés les lieux¹.

Quand on vient de la mer, on entre d'abord dans une vaste baie au fond de laquelle aboutit l'estuaire et qu'on appelle l'*abra* de Sanlucar. Elle est limitée au nord par la tour de Salazar, au sud par la pointe de Chipiona. La côte Nord est basse, couverte de pins et forme sur l'estuaire une pointe sablonneuse, la pointe de Malandar². La côte Sud est plus élevée, bien qu'elle offre certaines parties assez basses. On y trouve successivement quand on vient de la mer, la pointe de Chipiona ou del Perro, basse et sablonneuse, mais dominée par une colline le Cerro del Perro, puis la ville de Chipiona, la pointe de

1. Les éléments de cette description sont empruntés aux *Instructions Nautiques — Océan Atlantique Est, Côtes Nord et Ouest de l'Espagne, côte de Portugal*, Suppl. n° 1, 1914. Voir également le carte de la côte d'Espagne du Guadalquivir au cap Trafalgar éditée par le service hydrographique de la marine française en 1910 (n° 5365).

2. Voir Veitia. Le nom de Malandar qui signifie Mal-Aller est assez éloquent et rappelle les difficultés du passage de la barre. Lib. II, cap. XIII, p. 156 et suiv.

Montijo qui est rocheuse, le château en ruines de Espiritu Santo sur une autre pointe rocheuse, enfin la ville de Sanlucar et en dernier lieu le mouillage de Bonanza. A Bonanza, on est au fond de l'estuaire.

Celui-ci est partiellement obstrué par un certain nombre de bancs rocheux plus ou moins profonds, dont l'ensemble constitue la barre de Sanlucar. Prolongeant la côte Nord dans la direction de la pleine mer, on trouve un plateau sous-marin rocheux, le plateau de San-Jacinto, où les fonds n'atteignent pas trois mètres à marée basse et qui se termine au S.W. par une pointe, couverte de 1 m. à 2 m. 7 d'eau, qui émerge aux plus basses mers et qu'on appelle le banc de *Picacho*. En allant vers l'estuaire, au S.S.E. du Picacho, on trouve le banc de *Galoneras* (1 m. 5 à basse mer) en remontant un peu au N.E. le banc *Pollero* (1 à 2 m.). Le banc *Juan Pul* est en plein milieu du plateau de San Jacinto, par conséquent loin du chenal : il est couvert d'une couche d'eau qui va de 0 m. 10 à 2 m. 7.

Près de la côte Sud, on trouve, en partant du dehors, la *Salmedina*, récif couvert de 1 m. 50 d'eau à marée haute, qui émerge à marée basse, et qui brise à la moindre houle. Il est exactement à l'W. de la pointe del Perro, dont il est le prolongement. L'*Erizal* prolonge la Salmedina au Sud et n'intéresse pas l'estuaire. Enfin il y a quelques récifs à la hauteur de la pointe de Montijo. Partant de la pointe Espiritu Santo, s'avance vers le chenal le récif du *Muelle*, prolongé par la *Riza*. Le Muelle est presque à sec, la Riza ne découvre jamais. Elle a près de 1/2 mille de longueur. Les alentours de ces deux récifs sont dangereux surtout à l'W. où on trouve un écueil, le *Carrión* à 0 m. 80 sous l'eau. A l'Est du Muelle d'autres récifs, qui découvrent à marée basse, s'étendent

devant la plage de Sanlucar et se terminent par la *Rizeta de Cambray*, qui est à $3/4$ de mille à l'Est de l'extrémité de la Riza. Ce banc est couvert de 2 m. 50 d'eau aux basses mers de vive eau.

En somme la barre de Sanlucar est constituée par deux lignes de hauts-fonds, l'une extérieure, l'autre intérieure. La barre extérieure va du plateau rocheux de San-Jacinto jusqu'à la pointe de Montijo, en passant par la banc de Galoneras; la barre intérieure va de la pointe de Malandar à la pointe Espiritu-Santo et comprend le Muelle et la Riza. Le chenal principal franchit la barre extérieure au Sud du banc de Galoneras et la barre intérieure au Nord de la Riza. Entre les deux barres il s'élargit et devient plus profond, constituant la fosse ou *pozo* (puits) de *Barronal*. Il est assez sinueux et nécessite pour les navires trois changements de direction. Il peut avoir, selon la façon de le mesurer, $1/4$ de lieue ou $1/2$ lieue de long. A la différence de ce qu'on observe dans la plupart des estuaires, les hauts-fonds sont de roche et non de sable. Ils ne changent donc pas, et ce que nous voyons aujourd'hui ne doit pas être très différent de ce qui existait aux *xvi^e*, *xvii^e* et *xviii^e* siècles.

Quelles profondeurs trouve-t-on dans le chenal?

Les documents nous fournissent des résultats assez détaillés pour trois sondages, ceux de 1666, 1702 et 1720. Le sondage de 1666 fut effectué au mois d'août par le marquis de Fuente el Sol, Président de la Casa de Contratacion, assisté d'un juge, du fiscal, du trésorier, qui était Veitia, lequel nous en a transmis les résultats, et de divers pilotes de haute mer et de la barre². Il indique les diverses hauteurs pour les marées de vive eau, de morte-eau et les marées moyennes. Bien que Veitia ne le dise pas, il résulte de la comparaison avec les autres

sondages qu'il s'agit de pleines mers, mais nous ne savons pas à quelles parties du chenal les chiffres s'appliquent. Il est probable qu'il s'agit du point où la profondeur était la moins grande. Suivant les marées, la profondeur oscille entre 11 coudées $20/33$ et 13 coudées $3/4$, c'est-à-dire 6 m. 49 et 7 m. 70³.

Le sondage de 1702 fut exécuté les 16, 17 et 23 août par l'amiral D. Pedro Fernández Navarrete, assisté de l'amiral D. Francisco Salmon et de deux capitaines, dont l'un était Pilote major de l'Armada del Océano. Y assistaient également le Président de la Casa de Contratacion et des députés de Séville et de Sanlucar. C'était l'époque des vives eaux. Les chiffres sont beaucoup plus détaillés que dans le tableau reproduit par Veitia pour le sondage de 1666, car ils concernent divers points du chenal sur toute son étendue, depuis l'entrée du côté de la pleine mer jusqu'à la sortie du côté de Sanlucar. Voici, autant qu'il est possible de les localiser, le tableau des profondeurs trouvées à marée basse et à marée haute en partant du dehors⁴ :

Marée haute.

<i>Indications topographiques</i>	<i>1^{er} Sondage</i>		<i>2^e Sondage</i>	
	<i>Coudées</i>	<i>Mètres</i>	<i>Coudées</i>	<i>Mètres</i>
Entrée du chenal	14 1/2	8,12	16	8,96
			15 1/2	8,68
			14 1/2	8,12
Plus avant	12 1/2	7	14	7,84
Sur le banc des deux Rizas	12	6,72	13 1/2	7,56
	11 1/2	6,44	13	7,28

3. D'après *La Nao Santa-Maria, Memoria de la Comisión arqueológica ejecutiva* relative à la reconstitution du vaisseau de Colomb en 1892, le *codo castellano* équivaut à 0 m. 56 (voir p. 9). D'après différents documents le *codo* ou coudée équivalait à 2 pieds castillans. Le pied équivalait aux 213 de la Vara de Burgos qui en 1801 est assimilée à 0 m. 8359. Le pied vaut donc 0 m. 2786 et la coudée 0 m. 5572.

4. *Extracito hecho en la secretaría del Consejo de Indias* cité plus haut.

Marée basse.

<i>Indications topographiques</i>	<i>1^{er} Sondage</i>		<i>2^e Sondage</i>	
	<i>Coudées</i>	<i>Mètres</i>	<i>Coudées</i>	<i>Mètres</i>
Entrée du chenal	13	7,28	12	6,72
	12	6,72	11 1/2	6,44
	9 1/2	5,32	10	5,60
	12	6,72	9 1/2	5,32
Sur le banc des deux Rizas	11	6,16		
	10 1/2	5,88		
	9	5,60	9	5,04

Le sondage de 1720 a été effectué sur la barre les 20 juin, 21 et 22 juillet par les ingénieurs D. Alberto Mienson et D. Miguel Sanchez Tamaraz, sous la haute direction d'un commissaire ordonnateur de la Marine, et avec la collaboration de deux pilotes de haute mer et de six personnes ayant l'expérience de la barre. Les opérations se firent en présence des représentants de Séville, Sanlucar et Cadix. Ils balisèrent la rivière depuis le banc de Galoneras jusqu'aux deux Rizas, c'est-à-dire sur toute la longueur du chenal de la Barre. C'était le moment de l'opposition de la Lune, c'est-à-dire d'une marée de vive eau. Les sondages furent effectués à marée basse, mais le rapport indique que la marée haute augmente la profondeur de 5 bonnes coudées c'est-à-dire d'environ 2 m. 80⁵. Ce sondage permet de dresser le tableau suivant :

5. On trouve la Relation du sondage de 1720 dans l'*Extracto* (p. 77-92) cité plus haut. Il comprend les indications concernant non seulement la barre mais encore les mouillages extérieurs et le cours du Guadalquivir jusqu'à Séville.

<i>Indications topographiques</i>	<i>Marée basse</i>		<i>Marée haute</i>	
	<i>Coudées</i>	<i>Mètres</i>	<i>Coudées</i>	<i>Mètres</i>
Après les Pozos de Chipiona ..	15	8,40	20	11,20
	12 1/2	7	17 1/2	9,80
	12	6,72	17	9,52
	10	5,60	15	8,40
	10	5,60	15	8,40
A la hauteur du banc de Galone ras, à l'entrée du chenal	9 3/4	5,46	14 3/4	8,26
	10	5,60	15	8,40
	10 1/2	5,88	15 1/2	8,68
Pozo de Barronal	10 1/2	5,88	15 1/2	8,68
	10	5,60	15	8,40
	10	5,60	15	8,40
Tête de la Riza	10	5,60	15	8,40
Pozo de la Villa	18	10,08	23	12,88
	17	9,52	22	12,32
Entre la Rizeta et la pointe de Malandar	15	8,40	20	11,20

Si nous comparons ces différents résultats, nous constatons un certain accord entre le sondage de 1666 et celui de 1702. Au point examiné en 1666 on a trouvé 7 m. 70 à marée haute de vive eau; ce qui s'accorde avec les fonds de 7 m. 84 à 7 m. 50 trouvés au deuxième sondage de haute mer de 1702. Par contre les cotes relevées en 1720 sont toutes très supérieures. Cette impression s'atténue si nous comparons les résultats de 1702 et de 1720, à marée basse. Comme les chiffres que nous avons donnés pour la marée haute en 1720 sont obtenus en ajoutant 5 coudées aux chiffres de la marée basse, il est probable que cette majoration, indiquée par le rapport de 1720 est trop forte. La preuve c'est qu'en 1702 on ne trouve guère plus de trois ou quatre coudées de différence entre les niveaux des hautes mers et des basses mers. Sauf cette cause d'erreur, les deux sondages concordent à peu près. On peut conclure de leurs résultats que la profondeur du chenal au point le moins profond, et lors des

marées les plus basses était comprise entre 5 m. 04 et 5 m. 46.

Vérifions ces données au moyen des *Instructions Nautiques*. L'ancien chenal de la barre comportait en 1914 certains fonds compris entre 2 m. 4 et 3 m. 6 à basse mer de vive eau⁶. Mais ces fonds doivent être néanmoins assez exceptionnels, car si nous nous reportons à la carte marine française de 1910, où les profondeurs correspondent au niveau des plus basses mers, nous trouvons que les fonds indiqués ne sont pas inférieurs à 4 m. et atteignent le plus souvent 5 m. dans le chenal. *Les Instructions Nautiques* prescrivent d'attendre les environs de la pleine mer si le tirant d'eau du bâtiment dépasse 4 m.

De part et d'autre de la barre les documents nous apprennent qu'on trouvait des fonds plus grands. Du côté de Sanlucar, en face de la ville, on rencontrait d'après Veitia des profondeurs de 8 à 10 brasses⁷, soit 13 m. 37 à 16 m. 72, probablement à marée haute. D'après le sondage de 1720, le seul qui s'étende jusque là, on trouvait à partir de la Riza en allant vers l'intérieur à marée basse de vive eau, des profondeurs comprises entre 15 et 23 coudées (8 m. 40 et 12 m. 88) et oscillant le plus souvent entre 18 et 20 coudées (10 m. 08 à 11 m. 20). Vers le dehors on relevait à la hauteur de Chipiona des fonds de 15 à 18 coudées (8 m. 40 à 10 m. 08) *Les Instructions nautiques* signalent aujourd'hui vers le dehors

6. *Instructions Nautiques*, p. 437. La différence est assez notable, et pourtant il s'agit bien de la profondeur dans le chenal. Le courant étant assez fort il faut supposer que les sondages anciens n'étaient pas parfaits.

7. D'après l'ouvrage de la Commission espagnole de 1892 cité plus haut, la brasse équivalait à 6 pieds castillans. Or 2 pieds équivalaient à $\frac{2}{3}$ de vara de Burgos. La vara de Burgos étant égale à 0 m. 8359 le pied est égal à 0 m. 2786 et la brasse à 1 m. 672. D'après un autre document (*Resumen o extracto de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz...* (Madrid, A. H. N. Estado, 2, 933), la brasse équivalait à 2 varas de Burgos, c'est-à-dire 1 m. 6718.

l'existence de deux mouillages, celui de la Grajuela (8 à 10 m.) juste en face du chenal, et celui du Pozo, plus rapproché de la côte Sud et juste en face de Chipiona (13 m.). La carte de 1910 donne au mouillage du Pozo environ 10 m. Ces deux mouillages constituaient probablement ce qu'on désigne souvent dans les documents sous le nom *des Pozos de Chipiona*. Quant au mouillage intérieur, les *Instructions nautiques* se bornent à dire que le mouillage de Bonanza est sûr, et la carte de 1910 donne des fonds de 9 à 10 m. aux plus basses mers.

Le chenal est assez étroit surtout dans la partie voisine de Sanlucar. D'après Veitia (1666) il correspond à trois largeurs de navires et peut aller jusqu'à 200 coudées. La largeur courante des navires de la Carrera de Indias était de 18 coudées environ, soit 10 m. 08^s. La largeur minima du chenal était donc d'après Veitia de 30 m. environ dans les parties les plus étroites et de 112 m. dans les parties les plus larges. A la sortie de la barre, à la hauteur du banc de Galoneras, elle était évaluée par lui à une portée de mousquet, c'est-à-dire à environ 200 m.

Dans un rapport de 1672⁹ le Président de Fuente el Sol donne comme largeur du chenal deux largeurs de navires, soit un peu plus de 20 m. Le rapport de 1702 donne 221 brasses (369 m. 07) vers le dedans et 284 brasses (474 m. 28) vers le dehors. Le rapport de 1720 n'indique pas de chiffres, mais signale que par certains vents on est obligé de louvoyer et qu'on peut le faire avec

8. L'ordonnance de 1618 prescrivait de ne pas construire de navires plus grands que ceux qui avaient 18 coudées de *manga* (Fernández Duro, *Disquisiciones nauticas*, t. V, p. 72). Sous Charles II on est allé jusqu'à 18 coudées 1/2 (*ibid.*, p. 101). Le terme *manga* désigne la largeur maxima d'un navire de babord à tribord (*ibid.*, p. 456, d'après Juan Escalante de Mendoza, auteur d'un traité de construction navale de 1575).

9. Il est résumé dans l'*Extracto hecho en la Secretaría del Consejo de Indias*... cité plus haut.

un vaisseau de 70 canons. Les témoignages concordent donc sur l'existence d'un passage étroit et probablement de deux, qu'il faut placer sans doute à la hauteur des deux bancs rocheux et des hauts fonds. L'évaluation de la largeur du chenal dans les parties plus larges donne des chiffres assez différents. Ces divergences s'expliquent soit par le fait que les diverses mesures ont été effectuées à des moments de la marée qui n'étaient pas comparables, soit parce qu'on n'a pas mesuré aux mêmes endroits. La largeur de 112 m. indiquée par Veitia correspond sans doute à la partie comprise entre les deux bancs rocheux, celles de 369 m. et de 474 m. fournies par le rapport de 1702 doivent correspondre à des points situés en amont et en aval des bancs. *Les Instructions nautiques* ne donnent aucune indication sur la largeur du chenal. Nous concluons que le chenal était étroit, du moins dans certaines parties, ce qui devait augmenter la difficulté de la navigation.

La nature du fond semble assez variée. Le rapport de 1702 signale de la roche, du gravier et du sable. Celui de 1720 indique du sable fin et de la vase au Pozo, puis dans le chenal du gravier, du sable dur et fin ou de la craie. *Les Instructions nautiques* confirment l'excellence des mouillages, extérieurs à fond de sable vasard, mais ne disent rien du chenal.

A la mer, aujourd'hui encore, et à plus forte raison à l'époque de la navigation à voile, un élément essentiel de la facilité d'accès d'un port, ce sont les vents. Cespedes dans son livre *El Regimiento de Navegación*, cité par Veitia¹⁰, indique comme vents favorables pour la sortie du Guadalquivir les vents de la partie Est. Mais il ajoute

10. Veitia, lib. II, cap. XIII. L'ouvrage de Cespedes est de 1606.

qu'en juin, juillet et août, on ne peut pas sortir parce que la marée coïncide avec la brise de mer (*Virazón*) qui vient du S.W. L'été est donc la saison favorable pour entrer.

Le rapport de 1702 indique cinq vents favorables pour entrer à Sanlucar : les vents du N. du N.W. de l'W. du S.W. et du S. Avec tout autre vent on ne peut pas entrer. L'indication est confirmée par le rapport de 1720 qui ajoute cependant qu'on peut entrer tout de même avec les vents de la partie E. à condition de louvoyer. Ces derniers vents sont rares et changent facilement au profit de la brise de mer ou *Virazon*. Quand on veut sortir il faut non seulement qu'il y ait vent d'Est, mais encore qu'il soit assez fort pour permettre de remonter le courant de marée montante. S'il faiblit il faut jeter l'ancre dans le chenal et attendre.

Que disent les *Instructions Nautiques* ?

Les vents d'Est ou *Levantes* sont sur la côte Andalous des vents secs qui soufflent en rafales, et qui mollissent au coucher du soleil pour reprendre le matin. Ils tournent facilement au S.W. Ils soufflent surtout en été, souvent pendant une quinzaine de jours, et sont moins fréquents en hiver.

Les vents d'Ouest ou *Ponientes* sont les vents dominants. Ils soufflent en toutes saisons. Ils sont moins forts et moins durables que les vents d'Est, mais ne mollissent pas au coucher du soleil. Les vents du S.W. ou *vendavales* sont les plus persistants de novembre à mars. Ils amènent de forts grains qui se succèdent rapidement, soulèvent la mer et rendent impraticables les entrées d'estuaires de la côte. Ils durent d'ordinaire trois jours, parfois de neuf à douze jours. Les vents du Nord sont rares et soufflent surtout l'hiver. Il faut

signaler enfin les brises de terre et de mer, très fréquentes en été. La brise de mer ou *virazón*, souffle quand le *levante* ne règne pas, à partir de neuf à dix heures du matin, et devient plus forte à mesure que le continent s'échauffe. C'est un vent qui commence au S. S. W., tourne au S. W. à l'W. et mollit vers huit ou neuf heures du soir. Après deux ou trois heures de calme il se lève, la nuit, une brise de terre, qui va en croissant de force jusqu'au lever du soleil. Elle souffle de l'E. N. E.

Il résulte de ces indications qu'au point de vue des vents la sortie de Sanlucar était assez difficile. On avait plus de chances l'été à cause de la fréquence du *levante*, mais on risquait toujours de trouver la brise de mer, et alors la Flotte était bloquée à Bonanza, parfois pendant deux ou trois semaines. Quant à la sortie en hiver, elle était impossible, à cause de la prédominance des *Ponientes* et de la fréquence des *Vendavales*.

Pour l'entrée elle pouvait se faire l'hiver ou l'été, à l'aide des *Ponientes* ou de la brise de mer, mais dans le premier cas, on courait le risque de tomber sous un coup de *Vendaval*, qui rendait la barre brisante et impraticable, dans le second, on avait à craindre le *Levante*. Quand ces éventualités fâcheuses se produisaient, il fallait mouiller hors de la barre, aux Pozos de Chipiona, pendant un temps indéterminé, exposé au vent et à l'ennemi. C'est pourquoi après avoir longtemps effectué le retour en hiver, on finit par le faire en été, époque où les *Vendavales* sont rares. Du moins à la sortie la contrariété des vents n'obligeait-elle qu'à mouiller à Bonanza, c'est-à-dire à l'abri de tout. C'est pourquoi on se servit de Sanlucar plus longtemps pour la sortie que pour l'entrée, qui se fit de bonne heure à Cadix.

Cette question des vents prenait une importance d'au-

tant plus grande que le chenal était étroit et sinueux, et qu'il était impossible de louvoyer. L'assertion que l'on trouve à cet égard dans le rapport de 1720 est contredite par l'amiral D. Andrés de Pez dans le vote qu'il émit à la junte de 1722¹¹. Elle est également inconciliable avec l'étroitesse de certaines parties du chenal. Il fallait donc gouverner droit en suivant le chenal, ce qui nécessitait paraît-il trois changements de direction. Pour les faciliter on avait disposé à terre des signaux qui servaient de point de repère, d'où l'impossibilité d'entrer par temps brumeux ou par la pluie. Il est arrivé qu'on est sorti de nuit pour utiliser la brise de terre; dans ce cas on remplaçait les signaux ordinaires par des signaux lumineux ou même on jalonnait le chenal par des barques porteuses de feux¹². Mais on n'est jamais entré la nuit. Enfin nous avons vu qu'il fallait attendre le moment où la marée était presque pleine à l'époque de la vive eau, pour avoir assez de profondeur. En résumé on ne pouvait franchir la barre sans le concours de ces trois circonstances : une marée de vive eau presque haute, un vent favorable et un temps clair. Le défaut de l'une d'entre elles forçait les capitaines à jeter l'ancre, en attendant un moment favorable. Aujourd'hui encore, malgré l'invention de la vapeur, *les Instructions nautiques* qualifient le passage de la barre de « difficile et parfois impossible avec les vents de la partie ouest; dans ce cas il vaut mieux se rendre à Cadix ou à Rota. »

Ce qui augmentait la difficulté à l'époque qui nous intéresse, c'est qu'il ne s'agissait pas de navires isolés, mais de flottes, qui comptaient souvent de seize à vingt

11. *Resumen o extraccio de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz...* (Madrid, A. H. N. Estado, 2, 933).

12. Cespedes, cité par Veitia, lib. II, cap. XIII, p. 156 et suiv.

bâtiments. Il fallait les engager dans le chenal à la file indienne à des intervalles suffisants et à faible allure. Le passage d'une flotte était donc assez long et risquait de dépasser le court laps de temps pendant lequel la barre était franchissable. Sans doute l'opération était possible, mais le moindre incident pouvait déranger les meilleurs calculs et forcer une partie de la flotte à demeurer dehors, coupée du reste. D'ailleurs pendant le passage elle était particulièrement vulnérable aux attaques de l'ennemi. La faible portée des canons rendait vaine toute fortification terrestre. Aussi n'y en avait-il pas, et le château Espiritu Santo qui commandait l'entrée étroite du premier banc rocheux, ne pouvait servir de rien contre une attaque venue de la haute mer. A Chipiona il n'y avait rien; on était d'ailleurs trop loin du mouillage de la Grajuela et de l'entrée du chenal. Mais de là on aurait pu protéger le mouillage du Pozo. On y songea en 1720 et le rapport indique quelles fortifications étaient à construire. On ne les construisit jamais et d'ailleurs leur efficacité aurait été très limitée.

Il résulte de tout ce que nous venons de voir que le passage de la barre de Sanlucar est difficile. Mais aujourd'hui nous la voyons franchir par des bâtiments de 3 à 4.000 tonnes qui remontent jusqu'à Séville. Comment se fait-il qu'au ^{xvii}e et au ^{xviii}e siècles, où la navigation des Indes n'utilisait que des bâtiments de 500 à 700 tonnes, 1000 au maximum, la barre ait été un obstacle ? C'est qu'il ne faut pas confondre le tonnage et le tirant d'eau. Les navires d'aujourd'hui doivent leur accroissement de tonnage à un allongement considérable de la coque plus qu'à une augmentation du tirant d'eau. Les navires d'autrefois étaient très courts et parfois presque ronds. Leur tirant d'eau était déjà grand pour un ton-

nage relativement faible. Il faut donc voir quel était le tirant d'eau des navires les plus employés aux ^{xvii}e et ^{xviii}e siècles.

On peut tirer quelques indications des avis de pilotes relatifs au passage de la barre. En 1666, lors de la livraison de cinq Galions construits au port de Pasaje, le prince de Montesarcho, qui les trouvait grands, interrogea des pilotes sur les possibilités de la barre. Ils répondirent qu'elle était infranchissable aux navires d'un tirant d'eau supérieur à 10 coudées ou 10 coudées $1/2$ (5 m. 60 à 5 m. 88¹³). Le rapport de 1702 admet que, pendant le premier tiers de la marée montante de morte eau, peuvent passer les navires calant 8 coudées (4 m. 48) et pendant le deuxième tiers ceux de 10 coudées (5 m. 60); en vive eau, ceux de 11 coudées $1/2$ (6 m. 44).

Si pour une raison quelconque il fallait jeter l'ancre au milieu de la barre, tout navire calant plus de 9 coudées (5 m. 04) risquait de se perdre. Les préoccupations des techniciens nous montrent donc que le navire courant à cette époque devait caler de 5 à 6 m.

Ce qui le confirme c'est ce que nous dit Veitia : un Galion de 18 coudées de large doit caler 9 coudées (5 m. 04¹⁴). Or depuis 1618 on avait fixé à 18 coudées la largeur (*manga*) des navires destinés aux Indes, et sous Charles II on la porta à 18 coudées $1/2$ ce qui n'accrut guère le tirant d'eau¹⁵. L'effort de la construction espagnole au début du ^{xviii}e siècle visa à augmenter le tonnage sans augmenter le tirant d'eau. L'ingénieur naval D. Antonio de Gastañeta signale dans un rapport

13. *Extracto hecho en la Secretaría del Consejo de Indias...* déjà cité.

14. Veitia, lib. II, cap. XIV, cité par Duro, *Disquisiciones nauticas*, t. V, p. 139.

15. Duro, *ibid.*, p. 72 et 101.

de 1702 un navire de 800 tonneaux qui calait 10 coudées (5 m. 60¹⁶), et il parle d'un autre de 963 tonneaux qui en calait 9 (5 m. 04¹⁷). Les navires des Indes étaient donc arrivés d'assez bonne heure jusqu'aux limites imposées par la barre, et malgré les gains de tonnage que l'art de l'ingénieur naval sut leur procurer, ils étaient assez étroitement bornés dans leur développement au début du xvii^e siècle. C'est ce qui explique l'intensité des discussions relatives à la barre.

Il se forma deux camps, les partisans des grands navires et ceux des navires moyens. Les premiers soutenaient que la croissance du tonnage était fatale, pour des raisons économiques et militaires; elle était imposée par l'étranger dans la nécessité où l'on était de concurrencer ses navires marchands et de résister à ses navires de guerre. Les seconds prétendaient que des navires moyens étaient très suffisants pour le commerce, et que pour le combat il suffisait d'augmenter le nombre des navires d'escorte. D'ailleurs ce parti se réfugiait dans l'idée de réaliser des améliorations techniques comme celles que préconisait D. Antonio de Gastañeta, et qui auraient pour résultat d'accroître le tonnage et l'artillerie, sans accroître le tirant d'eau¹⁸. Ce parti invoquait l'exemple des

16. Cité par Ustariz, Secrétaire de la junte de 1722 dans son avis, *Voto de D. Jerónimo de Ustariz* (Séville, A. M. Procura mayor, t. II, n° 26).

17. *Resumen o extracto de la competencia de las dos ciudades de Sevilla y Cádiz* déjà cité.

18. Voir *Planta o proyecto (sic) que de orden de S. M. ha formado el Sr D. Bernardo de Tinajero de Escalera, del Consejo de S. M. y su Secretario en el real de las Indias... de lo que se ha de observar y reglas con que se ha de hacer la fábrica de 10 bajeles y 2 pataches*. . 44 fol. impr. 2 plans signés de Gastañeta en 1712. Un autre écrit, tout entier de Gastañeta : *Proporciones mas esenciales para la fábrica de navios y fragatas de guerra que puedan montar desde 80 cañones hasta 10... escrito de orden del Rey*, Madrid, impr. in-fol. 1720. Une cédula du 13 mai 1721 ordonna l'observation de ces proportions. Sur cette question du tonnage et des constructions navales, voir Artiñano, *Historia del comercio...*, p. 91 et suiv. et surtout *La Arquitectura naval española* p. 97 et 105 et suiv.

Hollandais qui construisaient, à égalité de tonnage, des navires à fond plat (*planudos*) que l'on n'avait qu'à imiter. L'influence de la barre de Sanlucar a donc été certaine sur l'évolution des constructions navales espagnoles.

Le frein apporté par l'existence de la barre à la croissance du tonnage ne suffit pourtant pas à l'arrêter. On gagna encore un peu de place en prenant l'habitude d'alléger les plus grands bâtiments pour le passage difficile. A la sortie on complétait la cargaison et l'artillerie à Chipiona; à l'entrée on y débarquait une partie de la cargaison. Ainsi des bâtiments qui n'auraient pas pu passer, pouvaient pénétrer jusqu'à Bonanza. C'était une grosse complication matérielle et un danger certain. Il fallait opérer au mouillage, imparfaitement abrité contre les vents et pas du tout contre l'ennemi. Le déchargement s'effectuait sur une plage aussi peu aménagée que possible et il fallait transférer ensuite les marchandises jusqu'à Bonanza pour les joindre aux autres. Comme c'étaient généralement les métaux précieux qu'on débarquait les premiers, les occasions de fraude étaient aussi nombreuses qu'à Cadix¹⁹.

Il est permis de se demander maintenant si l'on a cherché au cours des temps à corriger la disposition des lieux. Nous avons connaissance de deux tentatives, l'une qui consistait à créer une embouchure artificielle au Guadalquivir, l'autre à corriger simplement le chenal de la barre.

Le premier projet fut élaboré à la demande de la ville de Jerez. Celle-ci vit pour elle le moyen de se glisser au milieu de la compétition entre Séville et Cadix, et, en

19 Voir le rapport de Fuente el Sol en 1672 analysé dans l'*Extracto hecho en la Secretaria del Consejo de Indias*, déjà cité.

fournissant une solution moyenne, d'attirer avec elle tout le commerce. Un ordre du Roi du 16 août 1613 prescrivit de creuser un canal entre le Guadalquivir et le Guadalete, en vue d'ouvrir une nouvelle voie d'accès vers Séville, en évitant les dangers de la barre. En 1617 on reconnut le terrain; en 1620 à la suite d'une perte de 12 navires à la sortie de Sanlucar, on y revint. On en parla encore en 1624²⁰. Mais le duc de Medina-Sidonia, seigneur de Sanlucar, intrigua pour empêcher l'exécution de ce projet. Au contraire le duc de Medina-Celi, seigneur du Port-Sainte-Marie, y était favorable, car ce dernier port serait alors devenu la véritable tête de ligne des Flottes²¹. Le projet ne fut donc jamais totalement abandonné, mais il ne put jamais réussir. Nous savons notamment qu'en 1640 on voulut nettoyer la barre, mais qu'on n'y parvint pas. On pensa alors à faire déboucher le Guadalquivir dans le Guadalete²². En 1717, au moment où l'on transféra les tribunaux à Cadix, il était encore question de ce projet. Pez pressa Patiño de faire interrompre tous les travaux entrepris pour unir le Guadalquivir au Guadalete²³.

Nous ne connaissons que deux tentatives pour améliorer directement le chenal de la barre : l'une en 1640, l'autre en 1688. La première semble avoir été peu importante²⁴. L'idée de la seconde fut suggérée en 1685 par un mémoire de la Casa de Contratacion, adoptée par le Conseil des Indes, et ordonnée par le Roi en 1687²⁵. Les

20. Guillamas y Galiano, p. 216.

21. A. de Castro, *Historia de Cádiz*.

22. Mémoire de Séville de 1726 (Séville, A. M. Procura mayor, t. III, n° 5, p. 178).

23. A. de Castro, *op. cit.*

24. Elle est rapportée sans détail par le mémoire de Séville de 1726.

25. Voir sur ce point Mémoire de Séville en 1726, l'*Extracto hecho en la Secretaría del Consejo de Indias*, déjà cité, et le Vote du Comte de Torrehermosa à la junta de 1722 (Séville, A. M. Procura mayor, t. II, n° 24).

travaux furent effectués par les Sévillans qui recueillirent de l'argent pour cet objet en 1688 sous l'impulsion de l'amiral D. Pedro Corbet. Deux projets se trouvèrent en présence, l'un qui avait pour auteur un Sévillan, consistait à arracher simplement les plus grosses pierres; l'autre proposé par un ingénieur étranger D. Antonio Bubon ou Bobon consistait à rétrécir le chenal en construisant à la hauteur du Muelle une digue de 540 pieds, afin de renforcer le courant et d'amener ainsi un approfondissement automatique du chenal. Ce procédé supposait que les fonds étaient de sable ou de gravier et susceptibles d'être entamés par une érosion intense. C'est ce dernier projet qui fut adopté malgré l'opposition des pilotes de la barre et de la haute mer, en particulier Francisco Moreno, piloto mayor de las Reales Armadas de Indias et Francisco Roman. Les discussions furent vives. Le mémoire de Séville de 1726 accuse les adversaires de ce port d'avoir poussé à cette mesure, qu'ils savaient funeste, pour achever de rendre la barre impraticable. ce qui paraît un calcul bien machiavélique. Quoi qu'il en soit, il paraîtrait que Roman fut si maltraité, à cause de son opposition, qu'il en mourut.

La digue fut construite mais elle eut un résultat déplorable : le courant devint plus rapide, les eaux se détournèrent vers la rive opposée, mais ne prirent aucune profondeur. La situation devint vers 1691 pire qu'auparavant. Heureusement que la digue, faite de pierre tendre, n'était pas solide; elle fut détruite par la mer, et tout revint peu à peu comme auparavant.

De l'étude que nous venons de faire des documents d'autrefois et d'aujourd'hui, il semble bien résulter que ce n'était pas seulement l'esprit de parti qui poussait les adversaires de Séville, quand ils invoquaient les diffi-

cultés d'accès de l'estuaire du Guadalquivir. Sans doute tous les ports ont leurs inconvénients et la navigation doit s'en accommoder. De nos jours aussi le tonnage est conditionné parfois par les possibilités des ports, mais quand l'obstacle mis au développement naval devient trop grand, il est trop tentant de chercher dans des aménagements techniques ou dans un changement d'orientation du trafic une solution satisfaisante. Dans le cas que nous étudions l'existence à proximité du Guadalquivir de la vaste baie de Cadix était faite pour faire ressortir par contraste les inconvénients de Sanlúcar.

Sans doute les intérêts particuliers des commerçants et des fraudeurs ont joué en cette affaire un rôle important, mais la question technique est à la base du conflit des intérêts. La preuve, c'est qu'après la suppression du système des Flottes et du monopole de Cadix, l'embouchure du Guadalquivir n'a pas repris sous le régime de la liberté le grand rôle qu'elle avait joué dans les premiers temps.

CONCLUSION

La rivalité de Séville et de Cadix avait des racines profondes dans la nature même des choses. L'histoire de ces deux ports se retrouve avec des variantes à l'embouchure de tous les grands fleuves européens qui se jettent dans l'Atlantique ou les mers annexes. C'est l'histoire de la rivalité du port de pénétration fluviale et du port maritime avec la différence qu'en Andalousie Cadix n'était pas à l'entrée de l'estuaire du Guadalquivir. Le conflit aurait dû surgir entre Séville et Sanlucar, mais Cadix a ravi la place de Sanlucar.

La raison de ce fait, nous la trouvons encore dans la géographie. Il est rare de rencontrer sur l'Atlantique à proximité d'une voie de pénétration comme celle du Guadalquivir, une vaste baie presque fermée, propre à abriter des flottes considérables, comme celle de Cadix. Il s'est trouvé en même temps que Sanlucar était désavantagée par l'existence de cette fameuse barre rocheuse dont on nous a tant parlé. Ce port était donc mal doué par la nature pour devenir le grand *emporium* capable de balancer la fortune de Séville. Ce rôle fut pris par Cadix.

Mais ce n'est plus la géographie seule qui nous explique que le conflit ait apparu de si bonne heure. Ce n'est guère que de nos jours en effet, à cause du tonnage des

bâtiments modernes, que Rouen et le Havre, Nantes et Saint-Nazaire, Bordeaux et Pauillac se sont disputé le trafic. Sans doute le Guadalquivir était-il plus sinueux et plus facilement ensablé que d'autres fleuves, mais c'est le régime du commerce des Indes qui a fait que dès le xvi^e siècle est apparue son insuffisance. En effet une navigation aussi lointaine exigea bien vite de forts tonnages, et surtout le système des Flottes, qui comportait une escorte de navires de guerre, rendit nécessaire pour ces derniers des fonds plus grands.

C'est aussi le régime du commerce américain qui a circonscrit le conflit entre Séville et Cadix et lui a dorné cette âpreté que nous avons pu constater. Si les Rois d'Espagne n'avaient pas prétendu assurer à un seul port le monopole de la navigation des Indes, Séville aurait continué à faire le commerce d'Amérique dans la mesure de ses moyens, et les autres ports de commerce de la Péninsule, comme Malaga, Bilbao, La Corogne, et même Barcelone y aurait concouru aussi. On n'aurait peut être pas plus pensé au *presidio* militaire de Cadix, qui n'avait pas de commerçants, qu'en France on n'a pensé à Brest pour les relations avec l'Amérique. Mais le monopole de Séville et la nécessité de grouper les navires marchands sous une escorte a obligé la Contratacion à trouver sur la côte andalouse un point de rassemblement pour les navires non originaires de Séville, et dès lors, vu l'existence de la barre de Sanlucar, on ne pouvait choisir que Cadix. Une fois le germe du commerce déposé dans ce nid de soldats, il a grandi.

D'ailleurs même si la Royauté n'avait pas institué et maintenu le monopole sévillan, les nécessités de la guerre l'auraient presque forcée à adopter une solution semblable. La piraterie et la permanence presque cons-

tante de l'état de guerre avec la France, l'Angleterre ou la Hollande, ont contraint l'Espagne à adopter le système des flottes escortées. La côte andalouse était la plus propre à servir de lieu de rassemblement pour un armement destiné à utiliser les vents alizés, et sur cette côte aucune baie n'était plus propice que celle de Cadix pour remplir cette fonction. Ainsi donc tout concourait à déposséder Séville, la nature et l'histoire. Elle aurait pu néanmoins rester la grande métropole commerciale, laissant à Cadix le rôle d'un avant-port, si d'autres considérations n'étaient entrées en jeu.

L'ambition de réserver à l'Espagne seule le profit de l'exploitation du Nouveau Monde était une chimère. A mesure que croissaient le peuplement et la mise en valeur de l'Amérique, l'industrie espagnole était de moins en moins capable de fournir aux besoins des colonies, et par suite il était impossible de conserver en Espagne les produits coloniaux et les métaux précieux. Dès lors la part des étrangers ne pouvait que grandir dans le trafic des Flottes. Or du moment qu'une partie de plus en plus importante de leur cargaison venait de l'étranger, il était inévitable que le lieu des transactions s'établît sur la côte et se fixât à Cadix. C'était une gageure en effet que d'exiger des étrangers le transport à Séville, malgré la barre et les difficultés de la remontée du fleuve, de tout ce qu'ils destinaient aux Flottes, pour y payer les droits, le faire enregistrer, et le transporter ensuite par la même voie difficile à Cadix où se faisait le chargement. Cadix devint donc de plus en plus le centre du commerce en même temps que la tête de ligne de la navigation. Il en aurait été ainsi même sans la fraude, et naturellement la fraude ne fit que précipiter le mouvement. Les progrès du commerce gaditain sont donc parallèles à ceux de la

participation des étrangers dans le trafic américain, et c'est une idée que Séville a raison de mettre en lumière dans ses mémoires.

Mais il n'y avait pas moyen de faire autrement, ou plutôt c'était un problème de politique générale qui dépassait de beaucoup la rivalité des deux ports andalous. Le gouvernement espagnol ne pouvait pas empêcher que le commerce ne se portât à Cadix, mais il pouvait empêcher qu'il se fit en fraude. Il pouvait empêcher aussi, par des mesures appropriées, que la part des étrangers fût trop considérable dans le commerce d'Amérique. Mais il aurait fallu pour cela changer complètement les principes de sa politique économique et peut-être de sa politique extérieure.

Quelques individus l'ont aperçu. Tout n'est pas de la corruption dans la conduite des fermiers de la Douane. Un homme comme Eminente semble avoir eu l'intuition d'une politique plus moderne et plus appropriée aux circonstances. Mais ils ne furent pas compris, même quand ils furent approuvés ou tolérés. Pour faire ce qu'ils estimaient utile et profitable ils furent trop souvent obligés de recourir aux procédés traditionnels de la corruption, qui étaient destructeurs de l'ordre. D'autres, plus tard, comme Andrés de Pez et Patiño, et quelques rares fonctionnaires, dont l'opinion nous est rapportée dans les innombrables rapports de la fin du xvii^e siècle et du début du xviii^e, nous apparaissent aussi clairvoyants et en outre plus honnêtes que les fermiers. Les étrangers, Alberoni et Ripperda, moins aveuglés que les nationaux par les préjugés, voient également mieux les choses. Mais l'immense majorité des fonctionnaires et des gens en place reste jusqu'à la fin d'une étrange incompréhension. Il faut lire les argu-

ments déroulés dans les consultes des conseils ou des juntas, pour s'en rendre compte. Presque jamais on ne se place au point de vue des faits; le grand argument c'est la tradition et l'opinion de personnalités de poids du temps passé. Au fait brutal de l'accroissement du tonnage et des difficultés de la barre de Sanlucar, on oppose la fraude de Cadix et la nécessité de faire revivre le commerce de Séville.

Ces débats jettent donc un jour curieux sur la mentalité du personnel dirigeant. Ils éclairent aussi d'une manière fort intéressante la nature des rapports entre le Roi et ses sujets. L'autorité royale, tout absolue qu'elle est, est singulièrement impuissante et flottante dans ses résolutions. Elle multiplie les ordres parce qu'ils ne sont pas exécutés. Elle n'a jamais assez d'avis. Elle ne peut se résoudre à décider et elle est toujours prête à revenir sur ses décisions. En fait elle passa son temps à se déjuger. On n'obtient quelque chose d'elle qu'avec de l'argent. Il n'y a pas de principe qui tienne, en effet, contre l'offre d'un *servicio*. C'est ainsi que Cadix a repris l'avantage contre Séville en 1679. Ces procédés d'administration offraient de belles possibilités aux commerçants espagnols et étrangers, et c'est pourquoi toutes les fois qu'une mesure est prise on peut se demander quels sont les intérêts particuliers qui l'ont déterminée. C'est pourquoi aussi l'accusation de corruption jaillit tout de suite dans la bouche des adversaires, comme ce fut le cas en 1717 contre Alberoni et en 1726 contre Ripperda. Il est extrêmement difficile de confirmer ou d'infirmier ces accusations. Qu'elles aient été possibles est cependant un symptôme qui en dit long sur les mœurs administratives du temps.

Ainsi notre excursion dans le domaine parfois aride

des querelles locales nous a permis de jeter quelque lumière sur les ressorts de la machine politique espagnole au xvii^e et au xviii^e siècle. C'est en la regardant fonctionner dans un cas limité et concret que l'on comprend le mieux son fonctionnement. Cette étude nous aura permis aussi de saisir sur le vif les transformations d'un grand courant mondial de trafic. Ces résultats généraux seront, espérons-le, auprès du public la justification de notre travail.

Vu, le 25 janvier 1932 :
le Doyen de la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris :

H. DELACROIX

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLETY

APPENDICES

APPENDICE I

Liste chronologique des Administrateurs et des Fermiers de la Douane dans les ports d'Andalousie.

D. Jerônimo de San Vitores de la Portilla administrateur pour le Roi de la Douane, 1645.

D. Simôn Rodriguez Bueno, fermier, 1647-1649.

D. Pedro Gutierrez de Miranda, au nom du Commerce de Séville, titulaire du bail, 1649-1661.

Comte de Villa-Umbrosa, administrateur pour le Roi, 1^{er} janvier 1661.

Comte de Molina, administrateur pour le Roi, 1662(?).

D. Francisco Baez Eminente, fermier pour sept ans, 5 juin 1663.

L'Adelantado de Floride, fermier, en fonction à la fin de 1667.

D. Francisco Baez Eminente, fermier, début de 1668.

Le même, peut-être associé à son fils D. Tomás, nouveau bail de quatre ans du 1^{er} janvier 1677 au début de 1682.

D. Gaspar Ruiz Diaz, fermier à partir de 1681 en fonctions encore en 1682.

D. Martin de Vera, fermier, en fonctions en 1684 et 1685.

D. Francisco Baez Eminente, fermier, représenté à Séville par D. Bernardo de Paz y Castañeda, à Cadix par D. Tomás Antonio Eminente, son fils, au Puerto de Santa-Maria, par D. Manuel Lopez Henriquez, à partir du 1^{er} janvier 1686.

D. Juan Eminente fermier, en fonctions en 1698.

Cette liste a été établie au moyen des documents suivants :

*Respuesta de Gaspar Pluym*s (Séville A. M. Sección especial, XVIII^e siècle, t. 29, n^o 14); *Querela de Gaspar Pluym*s (*Ibidem*, n^o 15); *Memoria de los contadores almorajifes del Puerto de Santa-Maria* (1^{er} octobre 1732); Simancas, *Superintendencia de Hacienda*, 1130; *Lettre du Consulado de Séville au Roi du 29 mars 1686* (A. I. Consejo de Indias, leg. 151-2-7); *Mémoire des Consuls et députés étrangers de Séville* (Séville A. M. Sección especial, XVIII^e siècle, t. 29, n^o 14); *Délibération du Cabildo de Séville du 19 mai 1676* (*Ibid. Escribania de Cabildo*, XVII^e siècle, t. II, n^o 28); *Cédule du Roi* (janvier 1679) (A. I. Contratación, leg. 12-6-72/7); *Requête du consulado de Séville du 15 avril 1687* (A. I. Consejo de Indias, leg. 151-2-7); Simancas, *Estado*, 391; *Mémoire sur le commerce de la nation française en Espagne en 1723* (A. E. Consul. carton n^o 8), *mémoires sur le commerce d'Espagne, d'Italie, de Sardaigne*).

APPENDICE II

Tarifs appliqués par le Fermier de la Douane à Séville et à Cadix.

<i>Marchandises</i>	<i>Séville</i>			<i>Cadix</i>	
	Réaux maravédís			Réaux maravédís	
100 varres de Morlaix	984	2	.....	200	
1 pièce de créés larges	127	25	.....	24	
1 pièce de créés étroites	71	19	.....	16	
1 pièce de Bretagne ..	8	21	.....	1	6
1 douzaine de bas ...	6	9	.....	1	6
100 varres de toile					
écru	72	10	.....	20	
1 chapeau de castor ..	61	1	.....	8	
1 pièce de cramoisi					
large	290		.....	32	
1 pièce de peluche ...	274	28	.....	40	

Marchandises de Hollande, Flandre et Hambourg :

1 pièce de picote demi-soie	48	16	.....	4	
1 douzaine de bas de Tournay	15	9	.....	2	17
1 pièce d'anascote ..	53	29	.....	8	
1 assortiment de dentelles blanches ...	457	27	.....	80	
1 assortiment de dentelles noires	716	13	.....	80	
1 pièce de drap de Hollande	335	3	.....	24	
1 pièce de drap écarlate	569	3	.....	24	
1 pièce de cristal (laine brillante)	66	3	.....	4	
1 pièce de moquette ..	105	21	.....	4	
1 pièce de <i>motilla</i> de fil	9	10	.....	1	
1 pièce de <i>motilla</i> de soie	9	22	.....	1	17

<i>Marchandises</i>	<i>Séville</i>		<i>Cadix</i>	
1 pièce de toile platille	9	.....	1	6
1 pièce d'esterlin ...	9	.....	1	6
1 quintal de cire blanche	110	6	26	
1 pièce de serge écarlate	58	3	8	
1 sac de linge de table assorti damassé avec ses serviettes	215	15	32	
2 nappes de table et une douzaine de serviettes	12	6	2	
100 livres de clous de girofle	582	21	80	
100 livres de galon blanc	245	14	48	
100 livres de galon de fil blanc	269	10	32	
100 varres de Brabant	1082	7	224	
100 varres de Brabant rayée	1082	7	160	
100 varres de toile de Gand	1124	2	224	
100 varres de creguela(toile)	543	20	100	
100 varres d'enrollados	498	33	100	
1 pièce de burnous ..	61	1	8	
1 grosse de boutons ..	1	28		8
1 peau de bœuf de Moscovie	1	17	2	

Marchandises d'Angleterre :

10 pièces de bayette	945	30	240	
1 pièce d'étamine Tanton	46	21	8	
1 pièce de sempiternelle impériale	50	15	8	
1 pièce de serge impériale	46	21	8	

<i>Marchandises</i>	<i>Séville</i>	<i>Cadix</i>
1 pièce de camelot ...	30 16	6
1 pièce de taffetas double (esparragon)	30 16	6
1 pièce de basin double	14 19	4
1 douzaine de bas de laine d'homme pour moines	30 16	6

Pour le fer, le laiton en rouleau, le fil de fer, les clous et autres articles de ce genre, le rabais était à Séville de 10 % et parfois nul, à Cadix de 50 %. (*Voir Relación de lo que paguen las mercaderias despachadas en Cádiz segun el concierto que hizo D. Francisco Baez Eminente y mandó imprimir in dicha ciudad, y lo que las mercaderias de la mesma calidad pagan en la aduana de Sevilla conforme los afiores de ella*, à la suite du mémoire d'Eusebio Garcia del Rey au nom des consuls flamand et allemand (Séville A. M. *Sección especial* XVIII^e siècle, t. 29, n^o 15, 1666).



TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
Introduction	I
Bibliographie	IV
Abréviations	X
Chapitre premier. — Les origines du monopole de Séville.....	1
Chapitre II. — Les avant-ports de Séville : Sanlucar ou Cadix....	14
Chapitre III. — L'établissement du commerce à Cadix.....	35
Chapitre IV. — Le triomphe de Cadix.....	66
Chapitre V. — La navigabilité de l'estuaire du Guadalquivir....	90
Conclusion	109
Appendice I. — Liste chronologique des Administrateurs et Fermiers de la Douane dans les ports d'Andalousie.....	115
Appendice II. — Tarifs appliqués par le Fermier de la Douane à Séville et à Cadix	117

Bordeaux. — Imprimerie J. Bière, 18-20, rue du Peugue, 1932.
